AÉRO JOURNAL

HORS-SÉRIE
N° 7
MAI 2004

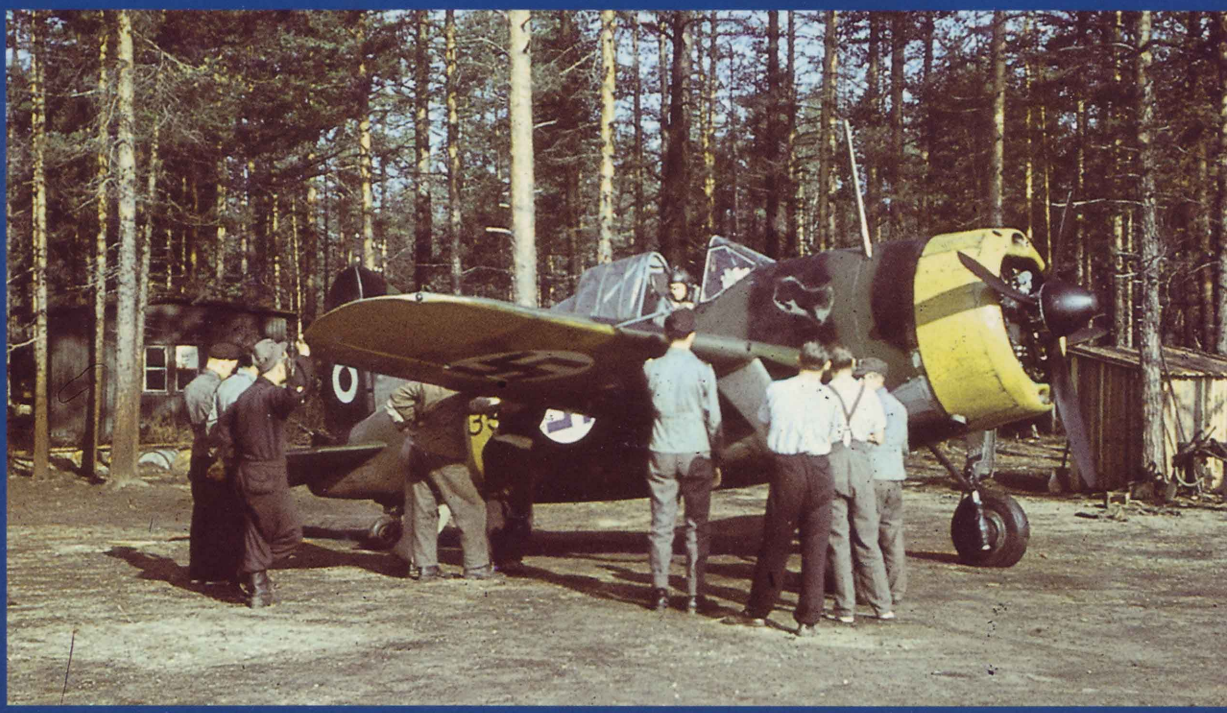
F2A-1

F2A-2

F2A-3

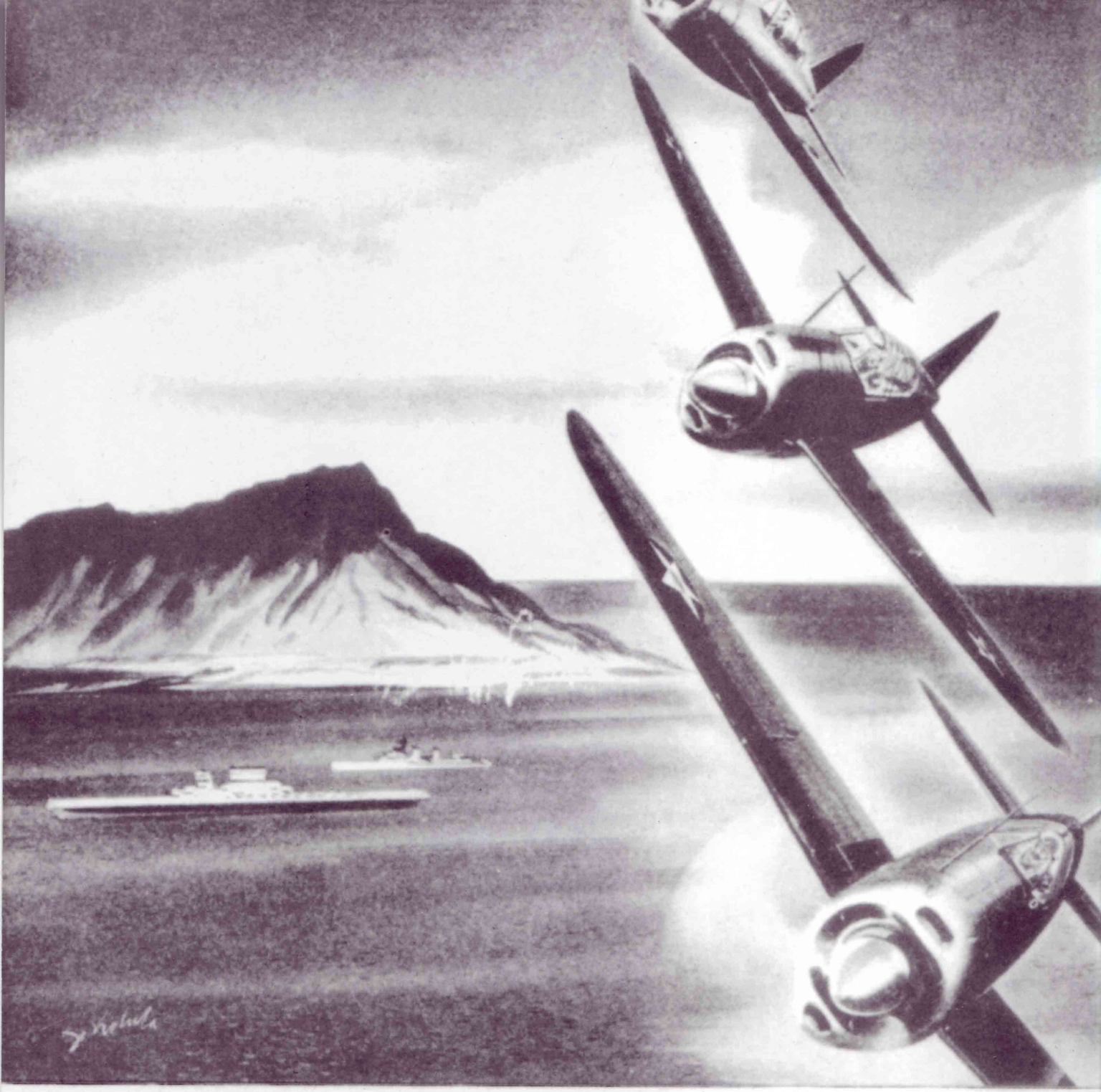
LES AS FINLANDAIS

CAMOUFLAGE ET MARQUES



BREWSTER BUFFALO

Prix : 20 euros



Wings over Waikiki

CARRIER-BASED off Diamond Head with strong units of the United States Navy, formations of fast, hard-hitting Brewster Buffalo shipboard fighters guard the Pacific outposts of America's possessions. In the Far East, squadrons of Buffalos are now serving Great Britain and the Netherlands East Indies at Singapore and Batavia. Soon to be added to the present strength of these aerial armadas is the tremendous striking power of the Brewster Buccaneer and Bermuda, long-range dive-bombers now in production.

FOR LASTING MASTERY OF THE AIR

Brewster

FIGHTERS AND DIVE BOMBERS

LONG ISLAND CITY, N. Y. • NEWARK, N. J. • JOHNSVILLE, PA.

LE BREWSTER BUFFALO

4 **CHAPITRE I**
Le Brewster F2A-1 et exports

28 **CHAPITRE II**
Les as finlandais

40 **CHAPITRE III**
Le Brewster F2A-2 et exports

86 **CHAPITRE IV**
Le Brewster F2A-3 et exports

98 **CHAPITRE V**
Camouflage et marques

PHILIPPE LISTEMANN

avec la participation de
Kari Stenman
et Jim Grant

Le vilain petit tonneau

Chasseur mal-aimé, voire détesté, le Brewster Buffalo a raté sa guerre. Non pas tant en raison de ses qualités moyennes, mais plutôt parce qu'il a eu le malheur de se trouver au mauvais endroit au mauvais moment. Surclassé en Birmanie, à Singapour et en Malaisie, il a, pour ainsi dire, volé de défaite en défaite, au point que son nom est devenu le symbole de la débâcle britannique en Extrême-Orient. Pour comble de malchance, il a manqué son unique occasion de rachat en se faisant tailler en pièces à Midway.

Objectivement, il est difficile de prétendre que le Buffalo a été un avion de combat d'exception, mais il serait injuste d'affirmer le contraire. Comme beaucoup de modèles conçus juste avant l'entrée en guerre et livrés après le déclenchement des hostilités, il a été victime du manque de lisibilité des ingénieurs aéronautiques dans la tournure qu'allaient prendre les combats aériens. À la lumière des premières expériences de la guerre, il a été hâtivement équipé des dernières innovations (réservoirs auto-obturants, blindage...) dont le poids supplémentaire est venu contrarier des performances déjà déficientes.

Toutefois, le plus gros handicap du Buffalo a été ses utilisateurs eux-mêmes. Jeunes gens frais émoulus des écoles, sans aucune expérience au combat, ils ont subi le baptême du feu dans les pires conditions, face à de redoutables adversaires qui se battaient pour la plupart depuis plus de quatre ans et qui pilotaient le *nec plus ultra* en matière d'avion de chasse. Ils n'avaient pas l'ombre d'une chance.

Dans ce concert de critiques, il y a pourtant une voix discordante, celle des pilotes finlandais. Même s'il n'ont pas disposé exactement du même modèle que les Marines, les Finlandais ont connu une réussite exceptionnelle à bord de leur « petit tonneau ». C'est bien une nouvelle fois la preuve que, quel que soit l'appareil, c'est bien souvent le pilote qui fait la différence.

CJE

Hors-série n° 7 du magazine Aéro-Journal
mai 2004

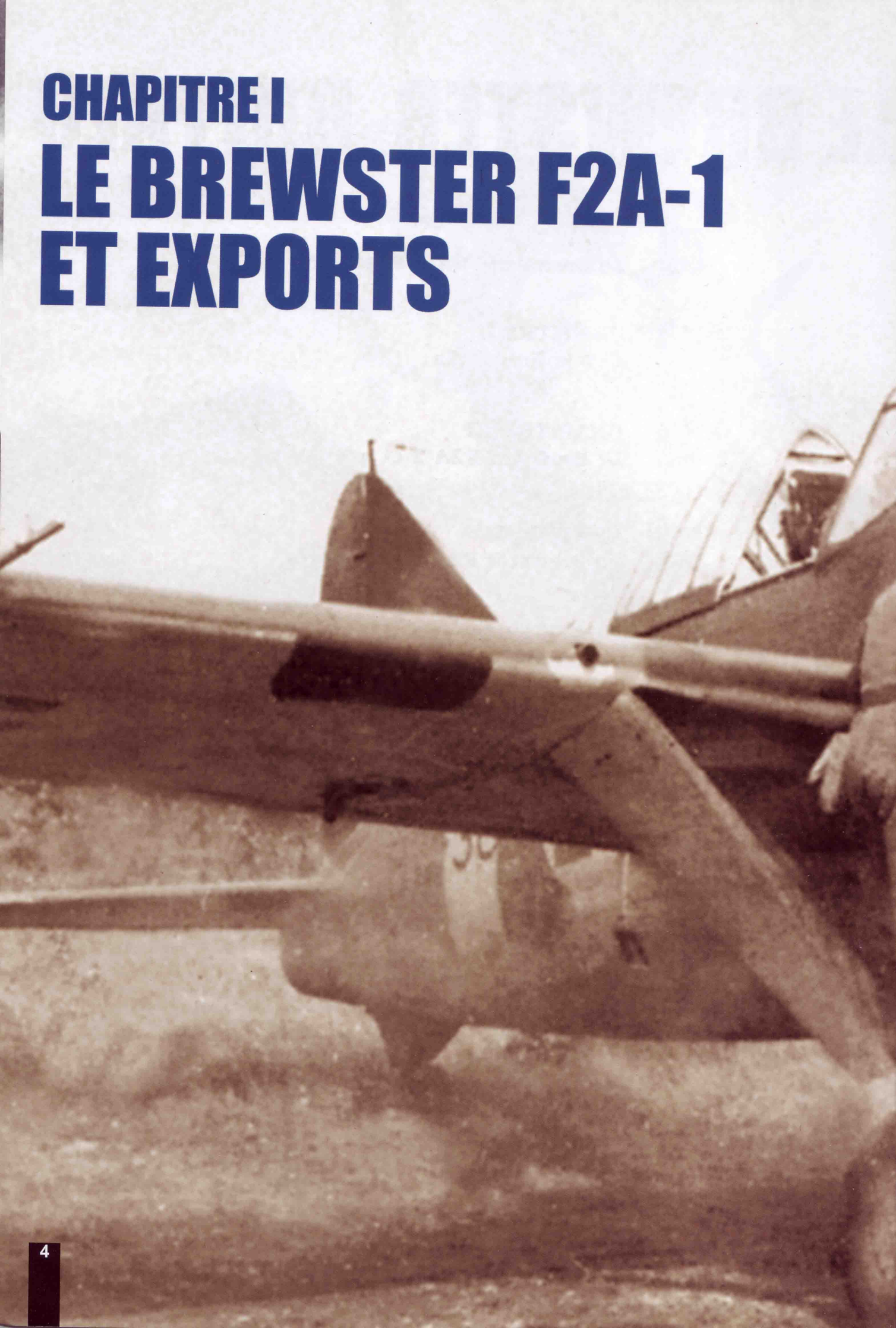
Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann

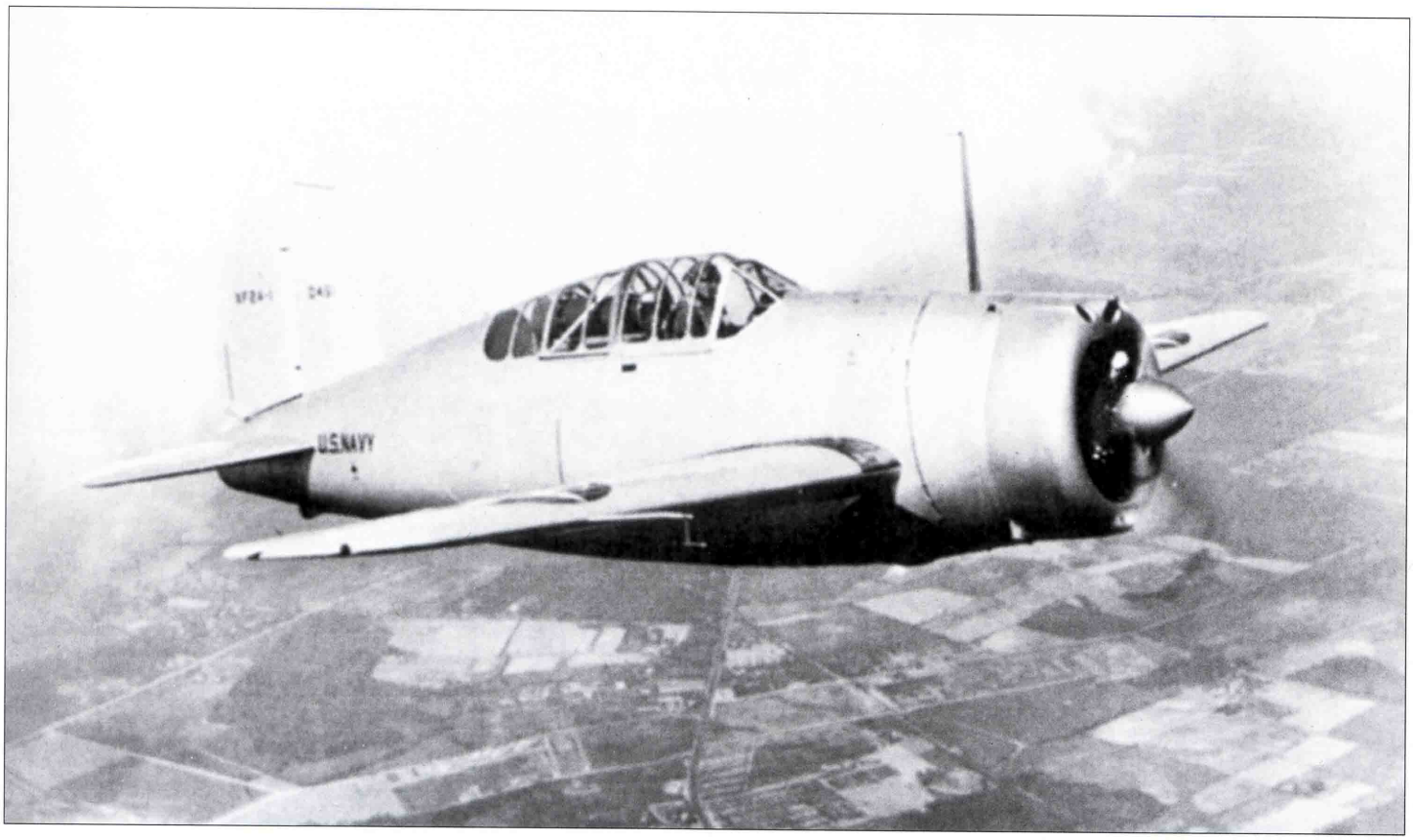
Adresse du siège social :
Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél.: 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - courriel : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. au Palais-sur-Vienne (87).
Prix au numéro : 20,oo euros (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions International. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE I
LE BREWSTER F2A-1 ET EXPORTS





Ci-dessus: le XF2A-1 en vol alors qu'il suscite encore plein d'espoirs à la fois pour l'USN dont c'est le premier chasseur monoplan, mais aussi pour Brewster qui espère devenir un constructeur capable de tenir le haut du pavé comme certains de ses concurrents. Malheureusement, les déboires de la Brewster Aviation Corporation porteront ombrage à la carrière du F2A. (Photo Brewster).

BREWSTER 139 / XF2A-1

La naissance du premier chasseur monoplan de l'USN est plus due à la ténacité du constructeur qu'à la volonté de la Marine américaine. En 1935, l'USN cherche comme d'habitude à remplacer le dernier modèle qui vient d'entrer en service, en l'occurence le biplan Grumman F3F. Un cahier des charges est émis pour un nouveau chasseur embarqué qui doit pouvoir atteindre la vitesse de 300 mph (483 km/h) et utiliser un moteur Wright Cyclone développant 850 ch. De plus, sa vitesse d'approche ne doit pas être supérieure à 85 mph (137 km/h). À cette époque, pour atteindre cette vitesse, la solution du monoplan paraît être la plus appropriée et c'est le choix que fait Brewster. Les deux concurrents sélectionnés, Brewster et Grumman, présentent leur modèle respectif au milieu du mois de novembre 1935. Malgré sa réticence naturelle envers les monoplans, auquel elle reproche des vitesses d'approche excessives et un manque de maniabilité, l'USN se laisse séduire par le modèle 39 de Brewster et, par le contrat 49097 de mars 1936, commande un prototype qui reçoit la dénomination de XF2A-1 et le BuAer 0451 [1]. Cependant par sécurité, elle a aussi commandé en même temps le XF4F-1 de Grumman qui est à ce moment là un biplan. Il semble que l'USN sente bien que l'ère des biplans est révolue et c'est probablement pour cette raison qu'elle a retenu le XF2A-1 en priorité [2].

Le prototype XF2A-1 (modèle 139) fait son premier vol en décembre 1937, mû par un Wright Cyclone de 950 ch tracté par une hélice tripale. Le changement du moteur avait été préalablement autorisé par l'USN, car Brewster avait laissé entendre qu'un moteur plus puissant aiderait à atteindre les performances exigées. L'armement proposé est des plus standards pour l'USN : une mitrailleuse de 0.30-in (7,62 mm) et de 0.50-in (12,7 mm) de capot mais Brewster, sentant peut-être l'avenir, réserve un espace pour loger une mitrailleuse de 0.50-in dans chacune des ailes. L'ensemble de l'avion reste plutôt conventionnel avec des longerons et nervures en métal recouverts de plaques d'aluminium. Le XF2A-1 introduit cependant quelques innovations au niveau des volets, indispensables pour réduire la vitesse d'approche, mais aussi au niveau du train d'atterrissage qui n'est pas très différent de celui des avions terrestres. Cependant, le XF2A-1 ne dispose pas d'ailes repliables, ce qui ne constitue pas un problème majeur pour l'USN qui a déjà mis en service des avions embarqués ainsi configurés, sans état d'âme particulier,

Caractéristiques principales du XF2A-1

Moteur
Un Wright XR-1820-22 Cyclone de 950 ch au décollage, 9 cylindres en étoile refroidis par air.

Dimensions
Envergure : 10,69 m (35 ft)
Longueur : 7,77 m (25 ft 6 in)
Hauteur : 3,58 m (11 ft 9 in)

Poids
À vide : 1 688 kg (3 721 lb)
Normal en charge : 2 192 kg (4 832 lb)

Performances
Vitesse max : 451 km/h à 4 330 m (280 mph à 15 200 ft)
Plafond pratique : 9 085 m (29 800 ft)
Autonomie à la vitesse de croisière : 3h30

Armement
Une mitrailleuse de capot de 0.50 in (12,7 mm) à 200 coups et une de 0.30 in (7,62 mm) à 600 coups.

comme le Northrop-Douglas BT-1. Cependant, elle fait savoir qu'elle préfererait que le F2A en soit équipé.

Premiers essais, premières déceptions

L'USN prend en compte le XF2A-1 le 13 janvier 1938. Dès les essais, le prototype déçoit les responsables de l'USN. L'avion n'atteint pas les vitesses prévues par le cahier des charges, avec seulement 277,5 mph (447 km/h) à 15 200 pieds (4 330 m). Pour le reste, le XF2A-1 respecte les minima imposés par l'USN. Cette déception amène l'USN à suggérer que des raffinements aérodynamiques soient apportés au dessin original. En avril 1938, le XF2A-1 est envoyé au laboratoire aéronautique NACA, situé à Langley en Virginie, pour y suivre des tests aérodynamiques plus poussés en soufflerie. Suite aux essais, des recommandations sont faites et un gain de vitesse non négligeable peut être obtenu en redessinant le capot-moteur, en surélevant et redessinant l'habitacle et en augmentant la surface de la dérive. Les saumons d'ailes sont aussi révisés. Le prototype modifié revient à Anacostia (DC) en juin 1938 pour poursuivre ses essais. À la grande satisfaction de tous, il finit par atteindre la vitesse de 304 mph (489 km/h) à 16 000 pieds (4 555 mètres).

La carrière du XF2A-1 sera courte, car il est victime peu de temps après d'un accident lors d'une simulation d'appontage sur la base d'Anacostia. L'USN profite de cette immobilisation pour demander en mars 1939 qu'il soit modifié en XF2A-2. Cependant, les premiers essais ont été suffisants pour convaincre les responsables de la Marine américaine et une première commande de 54 F2A-1 est passée le 11 juin 1938 aux termes du contrat 61074.

[1] Dans la nomenclature de l'USN, le modèle 39 aurait dû recevoir la dénomination de FA-1, étant le premier chasseur de la compagnie Brewster. Cependant, la dénomination de FA-1 avait déjà été attribuée au début des années trente à un prototype de chasseur de la compagnie Atlantic Aircraft Corporation dont l'existence sera éphémère. Pour éviter toute confusion, le modèle 39 reçut donc la dénomination de F2A.

[2] Le contrat définitif ne sera signé que le 23 juin 1936.

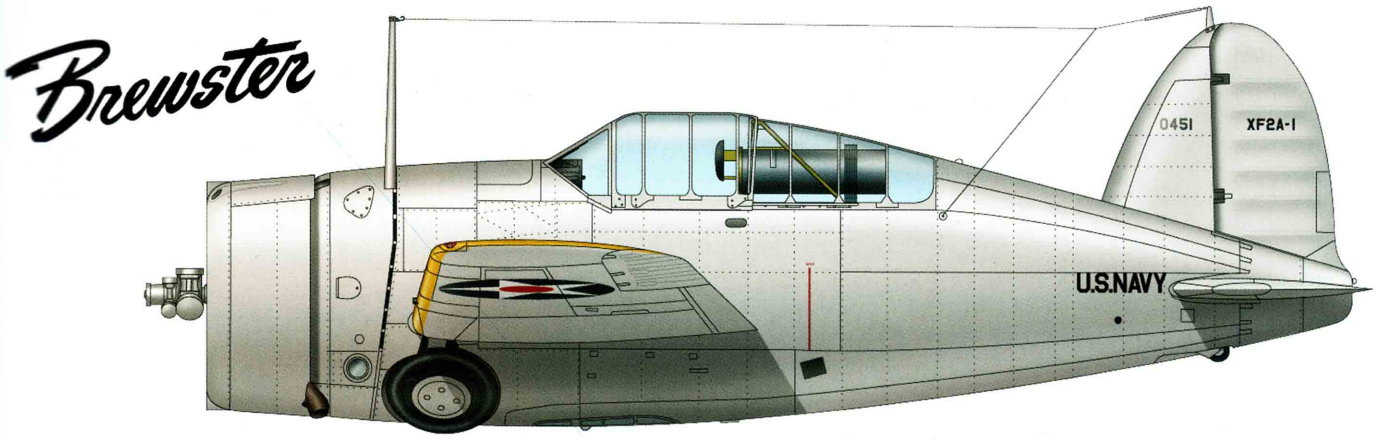
Brewster Aeronautical Corporation

Lorsqu'elle propose le premier chasseur monoplan de l'USN, la compagnie Brewster est une compagnie de création récente. Ses origines remontent au XIX[e] Siècle et elle a produit des roulements pour carrosse, des sous-ensembles pour automobile puis des pièces détachées pour avion. À la fin du premier conflit mondial, l'industrie aéronautique est en plein essor et Brewster y voit un moyen de se développer. Elle commence en 1920 par construire en sous-traitance des flotteurs et quatre ans plus tard, est créée officiellement la division aéronautique. La dépression de la fin des années vingt transforme cette division en coquille vide mais, les choses changent en 1932. Cette année-là, James Work, ingénieur aéronautique de formation ayant travaillé pour Detroit Aircraft et Naval Aircraft Factory, la société de construction aéronautique de la Marine américaine, reprend les droits du nom avec l'aide de quelques investisseurs. La nouvelle société est baptisée Brewster Aeronautical Corporation et s'installe à Buffalo dans l'état de New York.

Dans un premier temps, elle parvient à décrocher des contrats de sous-traitance en produisant des flotteurs et des sous-ensembles d'ailes essentiellement pour Grumman. C'est avec l'arrivée de Dayton Brown en tant qu'ingénieur en chef que la société Brewster va se lancer dans la conception et la réalisation d'avions. Brown, tout comme Work, a acquis son expérience au sein la Naval Aircraft Factory.

En 1934, Brewster met au point un bombardier de reconnaissance en piqué, le XSBA-1, qui est doté d'ailes cantilever, d'un train rétractable et d'une soute à bombe fermée. Cependant, l'USN achètera les droits de production et construira le XSBA-1 sous la dénomination de SBN-1. C'est en fait le F2A, qui reprend les lignes générales du XSBA-1, qui donnera l'occasion à Brewster de concevoir et de construire son propre modèle et de faire sortir de l'anonymat cette nouvelle société, tout en obtenant des contrats extérieurs, comme la fabrication des ailes de Consolidated PBY. Mais paradoxalement, cela va accroître les problèmes de gestion que Brewster va connaître tout au long de son existence. Si jusqu'en 1939, seuls 1 000 employés travaillent pour Brewster, leur nombre passe à 7 000 en 1940. Les retards de livraisons sont chroniques et les problèmes de gestion patents au point que Brewster est mis sous tutelle de la Marine américaine en avril 1942. Le contrat juteux de construction sous licence du Vought F4U-1 (F3A-1) Corsair est même annulé au milieu de 1944 après que Brewster a livré moins de la moitié de la commande.

L'USN abandonne la gestion de Brewster à la fin de 1944, mais cet interlude et l'échec du dernier avion de Brewster, le SB2A Bucanner/Bermuda de 1941, oblige Brewster Aeronautical Corporation à mettre la clé sous la porte en avril 1946.



Brewster XF2A-1 BuAer 0451
NAS Anacostia, 1938.

© P-A. Tilley - 2004

Le F2A-1 entre en service en novembre 1939. Il est alors le chasseur embarqué le plus moderne et le plus performant du monde. Quelques mois plus tard, l'apparition du « Zero » japonais changera la donne. Le BuAer 1389 aura une longue carrière et ne sera radié des listes que le 31 octobre 1944 sur la base navale de Glenview (Illinois). (Toutes les photos proviennent des archives de l'US Navy sauf mention contraire)

BREWSTER F2A-1 et 239

En juin 1938, l'USN passe finalement commande de 54 F2A-1 (BuAer 1386-1439). Ces avions sont peu différents du XF2A-1 modifié mais disposent de leur équipement opérationnel, y compris le moteur R-1820-34 de même puissance et un viseur téléscopique. L'antenne radio est déplacée sur la droite du capot. L'armement est renforcé et comprend maintenant deux mitrailleuses de 0.50-in qui sont montées sur le capot. La capacité en carburant est augmentée, passant de 110 à 160 gallons US (433,4 l à 630,4 l). La fenêtre ventrale est élargie et reçoit des montants de renfort.

Modèle de transition

Devant mettre au point l'outillage nécéssaire pour la fabrication en chaîne du F2A, la firme Brewster, dont c'est le premier avion qu'elle construit en série, prend du retard et ne livre son premier F2A-1 (BuAer 1386) que le 6 juillet 1939, alors que l'USN l'espérait pour le mois de janvier. En plus du retard, ce premier F2A-1 est livré avec l'ancienne dérive sans raccord qui sera montée aussi sur le deuxième exemplaire (BuAer 1387), livré en juillet. Ce dernier fait son apparition officielle au *World's Fair* de New York, flanqué de l'insigne de la VF-3, unité qui doit prendre en compte le premier chasseur monoplan de l'USN. La livraison des avions suivants reste lente et est même interrompue pendant quelques semaines après la prise en compte du BuAer 1388, le 31 juillet 1939. Les livraisons ne vont reprendre qu'à partir de novembre, puis vont s'interrompre avec la prise en compte du onzième appareil de série, le BuAer 1396, le 16 décembre. En effet, en mars 1939, l'USN a demandé à Brewster d'améliorer son modèle de base (XF2A-2) et de ce fait, ne considère le F2A-1 que comme un modèle de transition.

Entre-temps, la Finlande à la recherche de matériel militaire accepte de racheter le reliquat de cette première commande et un accord intervient pour la revente des modèles 239 restant.

Ce n'est qu'à partir de novembre 1939 que le F2A-1 va entrer en service opérationnel avec la VF-3, qui est placée sous le commadement du *Lieutenant Commander* John S. Trach. Elle est embarquée sur l'USS *Saratoga*. Cette flottille touche son premier F2A-1 le 8 décembre 1939 (BuAer 1390), suivi rapidement par sept autres. Au 31 décembre, elle aligne neuf F2A-1 et pour compléter son effectif, elle a gardé neuf de ses biplans F3F-1. Le BuAer 1387 rejoindra la VF-3 le 29 janvier 1940. Seul, le BuAer 1386 ne sera pas mis en ligne par la VF-3. À ce moment

Caractéristiques principales du F2A-1

Moteur
Un Wright R-1820-34 Cyclone de 950 ch au décollage, 9 cylindres en étoile refroidis par air.

Dimensions
Envergure : 10,69 m (35 ft)
Longueur : 7,93 m (26 ft)
Hauteur : 3,63 m (11 ft 11 in)

Poids
À vide : 1 717 kg (3 785 lb)
Normal en charge : 2 286 kg (5 040 lb)

Performances
Vitesse max : 484 km/h à 5 180 m (301 mph à 17 000 ft)
Taux de montée : 993 m/min (3 060 ft/min)
Plafond pratique : 9 900 m (32 500 ft)
Autonomie à la vitesse de croisière : 7h00

Armement
Une mitrailleuse de capot de 0.50 in (12,7 mm) à 200 coups et une de 0.30 in (7,62 mm) à 600 coups. Possibilité d'emport de deux mitrailleuses d'ailes de 0.50 in à 200 cpa.

là, le F2A-1 est le chasseur embarqué le plus moderne en service. Il est en effet supérieur au Sea Gladiator de la FAA et du A5M de la Marine japonaise. Mais, cette suprématie sera remise en cause six mois plus tard avec l'introduction du A6M « Zero »; les choses alors ne seront plus vraiment pareilles.

Même si le F2A-1 reste un type intérimaire pour l'USN, l'embarquement de la VF-3 n'est pas dénué d'intérêt,car cette expérience doit apporter des éléments de reflexion pour le développement du F2A. Il a été souvent dit que lors des essais en mer du F2A-1, le train principal s'était révélé particulèrement fragile. S'il semble vrai que le dessin initial ait manqué de solidité, il faut néamoins relativiser les choses. Si on se réfère aux incidents et accidents des F2A-1 survenus pendant leur service au sein de la VF-3, on peut se rendre compte que le train n'est pas à l'origine de tous les accidents, loin s'en faut (voir tableau). Dans un premier temps, l'USN laisse ses F2A-1 avec son seul armement de capot, mais suite aux enseignements des combats en Europe, elle décide au printemps 1940 de rajouter des mitrailleuses de 0.50-in dans les emplacements prévus par Brewster. Cela a pour conséquence d'alourdir les ailes et ce poids excerce une pression supplémentaire sur le train principal. À cela, il ne faut pas oublier que les pilotes américains, habitués à des biplans plus rustiques, ne maîtrisent pas comme il faudrait cette nouvelle machine de combat. Pendant un an, les F2A-1 sont intensivement utilisés, mais le 23 septembre 1940, la VF-3 doit déplorer la perte du BuAer 1390 dont le pilote et l'avion sont perdus en mer à 8 miles au large de la Californie. Les véritables raisons de cet accident ne seront pas connues avec exactitude; en effet, le *Lieutenant* (jg.) W.T. Hulson fait un vol d'entraînement au tir sur cible aérienne au large des côtes à une altitude de 3 000 pieds. Il fait une passe avec un avantage en altitude, ce qui l'oblige à excécuter un piqué. Sans raisons apparentes, il ne redressera pas et ira percuter l'eau.

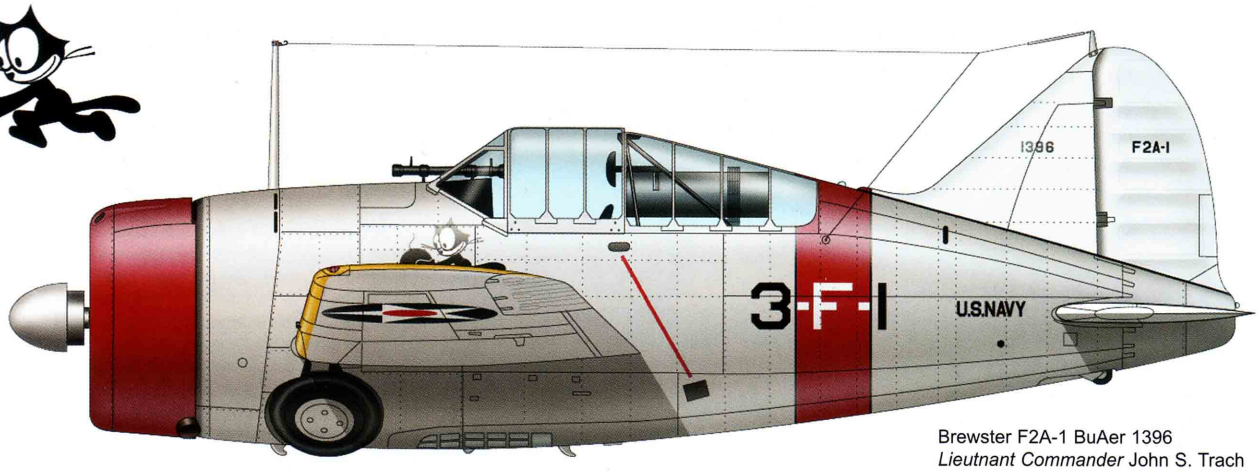
La VF-3 et ses F2A-1 participent aux essais de camouflage de l'USN au cours de l'été 1940, mais avec l'introduction du F2A-2, la VF-3 se sépare de ses F2A-1 à partir du mois d'octobre. Le dernier F2A-1 quitte la VF-3 le 9 novembre 1940. Tous les F2A-1, sauf le BuAer 1393 retournent le même mois chez Brewster pour y être modifiés en F2A-2.

Le BuAer 1393 sera le seul à rester en configuration initiale jusqu'à sa radiation. Après une révison générale dont il sort le 15 mai 1941 repeint en *Light Grey*, il est affecté sur la NAS de Norfolk où il sert au sein du *Aircraft Armament Unit*. En août 1942, il se retrouve sur l'OTU de chasse sur la NAS de Miami, puis stocké sur la même base à partir du mois de juin 1943 où il sera radié le 9 mai 1944 mettant un terme à la carrière du F2A-1 dans l'USN.

Liste des incidents et accidents de F2A-1 avec la VF-3

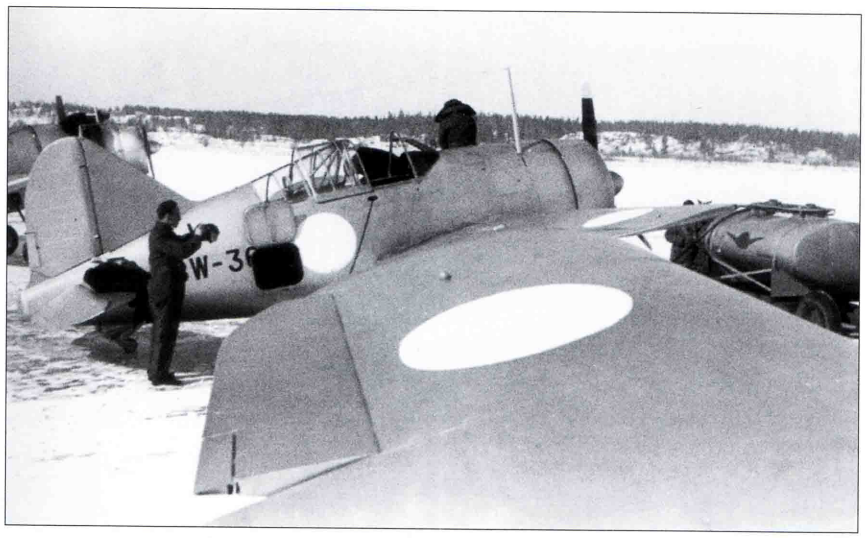
Date	*BuAer*	*Pilote*	*Origine*	*Statut*
05.01.40	1394	Ens. R.A. Beveridge	Moteur	Rép.
09.01.40	1394	Ens. R.A. Beveridge	Moteur	Rép.
11.01.40	1390	Lt. L.D. Coates	Train/Ar	Rép.
11.01.40	1391	Ens. F.L. Lawlor	Train/Ar	Rép.
26.01.40	1394	Ens. R.A. Beveridge	Moteur	Rép.
28.01.40	1394	Ens. T.A. Fitzgerald	Train	Rép.
20.02.40	1395	Ens. L.A. Hurst	Col/sol	Rép.
11.03.40	1393	LtCdr. J.S. Thach	Barrière	Rép.
20.05.40	1388	Ens. R.H. Price	Moteur	Rép.
22.05.40	1394	Ens. R.A. Beveridge	Moteur	Rép.
21.08.40	1393	Ens. J.H. Lackey	Pilote	Rép.
10.09.40	?	Lt. E.H. O'Hare	Moteur	Rép.
23.09.40	**1390**	**Lt. W.T. Hulson (†)**	**Inconnue**	**Dét.**
09.10.40	1388	Ens. R.S. Lemmon	Train	Rép.
28.10.40	1391	Ens. J.H. Lackey	Moteur	Rép.

Comme tous les F2A-1 survivants, le BuAer 1388 va retourner chez Brewster pour y être transformé en F2A-2. Il finit comme beaucoup comme avion d'entraînement à Miami. Il est radié des listes sur la base navale de Philadelphie (Pennsylvanie) le 28 juin 1944.



Brewster F2A-1 BuAer 1396
Lieutnant Commander John S. Trach
Commandant la VF-3
USS *Saratoga*, printemps 1940.

© P-A. Tilley - 2004



Les Brewster fraîchement montés attendent leur convoyage vers la Finlande. Pour respecter la neutralité apparente de la Suède, le voyage se fera avec les marques de nationalité finlandaises remplacées par des disques blancs. (Col. K. Stenman)

De la Californie à la Finlande

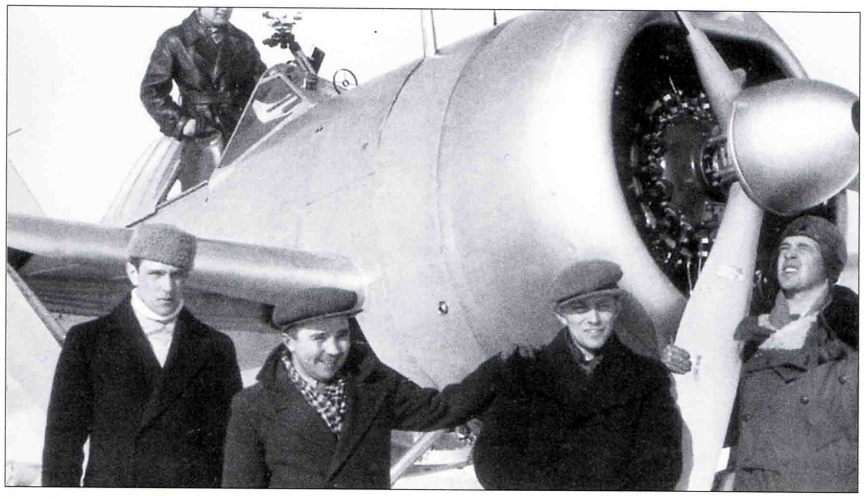
Le petit chasseur de Brewster va connaître ses heures de gloire dans des cieux inattendus, ceux de l'Europe du Nord, en Finlande. À la fin de l'été de 1939, l'Europe est de nouveau en guerre et, conséquence indirecte des accords Ribbentrop-Molotov du mois d'août, la sécurité de la Finlande se trouve soudainement menacée par l'Union Soviétique dont son dirigeant, Staline, ne cache pas son ambition de recouvrer le territoire qui dépendait de l'ancienne Russie tsariste [3]. Ainsi, dès le mois de septembre, la Finlande approche les États-Unis en vue d'obtenir la permission d'acheter du matériel de guerre.

Les États-Unis acceptent l'idée de principe, aidés par la bonne image dont dispose la Finlande à cette époque. Ils proposent le B-239 (version export du F2A-1) que l'USN ne souhaite plus acquérir, lui préférant son successeur, le F2A-2, plus performant. Les négociations sont menées sans trop d'urgence, mais les choses se précipitent quand les Finlandais sont attaqués par les Soviétiques le 30 novembre 1939. Le 13 décembre, les États-Unis vendent 44 Brewster modèle 239, dénomination officielle du F2A-1 à l'export (ou B-239 par souci de simplicité). Il est prévu que 43 de ces avions soient pris sur la commande initiale de F2A-1 et le dernier monté à partir de pièces détachées.

Les avions sont rapidement construits mais modifiés pour répondre à la législation quant à l'exportation du matériel militaire (*Neutrality Act* de 1935) et les rendre compatibles à une utilisation à partir de bases terrestres uniquement. Ils sont « dénavalisés » et le matériel spécifique à l'USN, comme le viseur et l'équipement de navigation, remplacé. Le moteur est changé pour une version d'exportation du Cyclone, soit un Wright R-1820-G5 développant 950 ch au décollage. L'armement monté consiste en deux mitrailleuses de capot (une de 0.30-in et l'autre de 0.50-in) et deux autres de 0.50-in dans les ailes.

Les Finlandais leur donnent les immatriculations militaires BW-351 à 394. Un premier lot de B-239 quitte New York le 13 janvier 1940 pour Bergen en Norvège, où ils arrivent deux semaines plus tard. De là, ils sont transportés en train jusqu'à Trollhättan en Suède où se trouvent les installations de SAAB. Ils y sont remontés avec l'accord des autorités suédoises. Comme stipulé dans le contrat, Brewster envoie une équipe de techniciens pour superviser les travaux qui sont exécutés par une dizaine de volontaires norvégiens aidés par quelques Suédois. C'est un pilote américain, le *Lieutenant* Robert Wilson, un ancien de l'USN, qui effectue le vol de réception avant de remise aux pilotes finlandais. Trois autres lots de B-239 suivent, le dernier partant le 19 février 1940 et arrivant à destination le 3 mars 1940. Les choses sont rondement menées et le premier Brewster est réceptionné le 14 février et les quatre premiers sont pris en compte par les pilotes finlandais le 1er mars. Avec deux autres B-239 la semaine suivante, ce seront au total six avions qui peuvent rejoindre la Finlande avant l'armistice du 13 mars 1940. Les autres suivront après et le dernier atterirra en Finlande le 1er mai 1940.

Les pilotes obéiront aux règles de la neutralité imposées par les Suèdois et feront le convoyage en civil. À gauche, le lieutenant Henrik Elfving qui sera le premier tué au combat sur Brewster en décembre 1941. (Col. K. Stenman)



Baptême du feu raté

Pendant que les Brewster sont acheminés vers l'Europe, l'Ilmavoimat (armée de l'Air finlandaise) se prépare déjà à les introduire en première ligne. Pour ce faire, le 16 janvier 1940 elle met sur pied un nouvel escadron de chasse, le LLv 22 [4], sous le commandemant du capitaine Erkki Heinilä. Cet escadron ne compte alors qu'une seule escadrille, formée le 23 février sous la responsabilité du lieutenant Aulis Bremer. Le LLv 22 touche ses premiers B-239 le 5 mars et au 13 mars, il peut mettre en ligne cinq avions [5]. Malgré l'arrivée tardive des Brewster et du peu d'entraînement des pilotes, ils parviennent à effectuer 21 sorties avant l'armitice, mais ils n'auront pas l'opportunité de se mesurer aux avions soviétiques.

L'arrêt des hostilités ne signifie pas l'arrêt de la fourniture des B-239. Au 30 mars, le LLv 22 s'est étoffé et dispose de seize Brewster [6]. Cependant, le LLv 22 n'aura pas le plaisir de continuer à voler sur le chasseur le plus

[3] La Finlande a été intégrée à l'Empire russe en 1809 en tant que grand Duché autonome; jusqu'alors la Finlande faisait partie du royaume de Suède. Les Finlandais profitent de la Révolution russe pour se dégager sa tutelle. Il s'ensuivra une guerre civile sanglante qui aboutira à l'indépendance de la Finlande en 1919, acquise grâce au soutien de l'Allemagne.

[4] Abréviation de *Lentolaivue* (escadron aérien). Cette abréviation passe de LLv à LeLv en mai 1942. En février 1944, les escadrons ajoutent un préfixe en relation avec leur mission. Ainsi les escadrons de chasse devient HLeLv (H pour *Hävittäjä*, chasse).

[5] BW-352, 353, 356 le 5 mars, BW-257 le 10 mars, BW-358 le 11 mars.

[6] Le 19 mars arrivent les BW-363 et 365, le 20 mars les BW-354, 360 et 364, le 21 mars les BW-361, 362, 366 et 367 et enfin le 30 mars les BW-369 et 371.

moderne dont dispose l'Ilmavoimat car il est dissous le 1er avril 1940. Avec la paix revenue, les autorités militaires finlandaises se réorganisent et chosissent de rationnnaliser et de moderniser leurs forces pour le prochain conflit avec les Soviétiques que beaucoup pensent inévitable à terme. C'est en fin de compte le LLv 24, commandé par le commandant Gustaf Magnusson, titulaire de quatre victoires sur Fokker qui mettra en ligne le B-239 pour le prochain round.

La Préparation

Avant la fin du mois d'avril, le LLv 24, alors basé à Malmi-Helsinki, commence à percevoir ses Brewster venant du défunt LLv 22 et des dépôts. Il abandonne en même temps ses Fokker D.XXI sur lesquels le LLv 24 s'est distingué au cours de la guerre d'Hiver. Le 2 mai, un premier incident survient : le BW-394 entre en collision au sol avec l'unique DH-86A (OH-IPA) de l'Ilmavoimat à Malmi. Si au cours de cet accident, aucune perte en vie humaine n'est à déplorer, le DH-86 est néanmoins radié; le Brewster, lui, sera réparé.

Au milieu de l'été, le LLv 24 a terminé son transformation et se déplace en août sur le terrain de Vesivehmaa, situé près de Lahti à 80 km au nord-est d'Helsinki. Là, l'entraînement continue à la fois pour les pilotes d'active et pour les pilotes de réserve. Cependant, cet entraînement aura un coût à la fois humain et matériel avec la perte du sergent Risto Heiramo le 14 octobre 1940 (BW-360) et celle de l'adjudant Kelpo Virta (BW-391) le 28 janvier 1941 lors d'une séance d'acrobatie. Ce dernier est

La guerre d'Hiver provoque un sentiment de solidarité et plusieurs Brewster sont achetés par des donnateurs privés, finlandais ou étrangers. Ici le BW-355 qui a été payé par la société Nokia. Le BW-367 sera lui baptisé « Tre Bröder » car payé par trois frères suèdois de Klinspor. Le BW-378 « Otto Wrede » sera payé par la famille du baron Hamilton de Suède dont l'un des membres, volontaire suédois se battant dans le bataillon de Laponie, avait été tué en 1940 face aux Soviétiques. (Col. E. Ritaranta).

une grosse perte pour l'unité, car c'était un as titutaire de six victoires aériennes obtenues sur Fokker pendant la guerre d'Hiver. Il était l'un des premiers pilotes mutés au LLv 22 et l'un des plus expérimenté sur B-239. Le sergent Heiramo était aussi un vétéran de la guerre d'Hiver au cours de laquelle il avait obtenu 1 1/3 victoire.

Si les Finlandais savent qu'ils vont avoir à combattre de nouveau contre les Soviétiques, ils ne savent pas quand. La réponse se précise à la fin du mois de mai 1941, quand les Allemands les avertissent de leurs intentions d'envahir l'Union Soviétique à partir du 22 juin 1941. Les Finlandais mettent donc au point un plan de mobilisation qui interviendra quatre jours avant l'invasion, ainsi que des plans militaires en vue de recouvrer et uniquement recouvrer les territoires cédés aux Soviétiques. Il n'est alors pas question d'envahir l'Union Soviétique !

L'épreuve du feu

Les plans des Finlandais sont contrariés par le fait que les Soviétiques se sont aperçus de la présence de nombreux avions de la Luftwaffe en Finlande. Ce sont en fait les Soviétiques qui vont attaquer les premiers le 25 juin 1941. À cette date, le LLv 24, toujours sous la responsabilité du commandant Magnusson, est organisé de la manière suivante :

1/LLv 24 – capitaine Eino Luukkanen (2 1/2 victoires) avec neuf Brewster.

2/LLv 24 – capitaine Leo Ahola (2 victoires) avec huit Brewster.

3/LLv 24 – lieutenant Jorma Karhunen (41/3 victoires) avec huit Brewster.

4/LLv 24 – lieutenant Per-Erik Sovelius (5 3/4 victoires) avec huit autres B-239.

Les escadrilles sont basées à Vesivehmaa, sauf la 2/LLv 24 qui se trouve à Selänpää situé à une cinquantaine de kilomètres plus à l'est.

Le 25 juin 1941, une formation de SB-2 est détectée vers 07h00 et deux Brewster de la 2/LLv 26 en alerte décollent, pilotés par le sergent-chef Eero Kinnunen et le caporal-chef Heimo Lampi. Eero Kinnunen se souvient [7] :

« *Nous avons décollé après avoir reçu le message nous signalant le bombardement de Inkeroinen. Une fois en l'air, j'ai aperçu une formation de 27 bombardiers se dirigeant vers le nord-ouest. J'ai décidé d'attaquer ces bombardiers, mais je me suis fait coiffer au poteau par Lampi qui en avait déjà abattu un en flammes. J'ai choisi ma cible qui a aussi pris feu après lui avoir lâché quelques courtes rafales. Je me suis occupé d'un deuxième bombardier qui a été également descendu en flammes puis tiré sur trois autres qui ont tous commencé à dégager de la fumée. Mon avion a alors été touché par le tir des mitrailleurs, et j'ai été obligé de rompre le combat après avoir été blessé à la main par un éclat.* »

Le Brewster B-239 venait de remporter ses premières victoires et avec brio. Les deux pilotes ont revendiqué

Le Brewster est mis en service pour quelques semaines au LLv 22. Ici le le capitaine Heinilä fait chauffer le moteur du BW-366 pour un vol d'entraînement en avril 1940. Jusqu'en octobre 1940, les Brewster resteront sans camouflage. (E. Härö via E. Ritaranta).

chacun au total 2,5 victoires sur les SB-2 appartenant au *201 SBAP*. Eero Kinnunen a obtenu en même temps le statut d'as, ayant déjà remporté 3,5 victoires pendant la guerre d'Hiver. Quant à Heimo Lampi, c'étaient ses premières victoires et sans le savoir il a été le premier pilote victorieux sur Brewster. Mais la journée ne s'arrêtera pas là, et à la fin de celle-ci, les B-239 du LLv 24 auront descendu dix SB-2, dont 4,5 par le seul Kinnunen qui augmentera son score du petit matin.

Dans les cinq jours qui suivent, le LLv 24 revendique douze autres victoires, dont deux Pe-2, difficiles à intercepter en mission de reconnaissance. En contrepartie, le LLv 24 perd le sous-lieutenant Matti Pastinen qui s'écrase au décollage de Vesivehmaa à bord du BW-369 suite à un mauvais réglage de la manette de changement de pas; il décèdera cinq jours plus tard de ses blessures.

Sur la défensive dans un premier temps, l'armée finlandaise ne tarde pas à prendre l'offensive aidée par les succès intiniaux de la Werhmacht sur les autres fronts. L'objectif est toujours de reprendre les territoires cédés aux Soviétiques quelques mois plus tôt. Pour soutenir cette offensive localisée essentiellement en Carélie, le LeR 2 doit déployer toutes ses ressources, soit trois escadrons de chasse et deux escadrons de coopération. Le LLv 24 avec ses B-239 fait bien évidement partie du dispositif. Pour cette raison, une grande partie du LLv 24 se rapproche du front en prenant possesion du terrain de Rantasalmi le 3 juillet 1941.

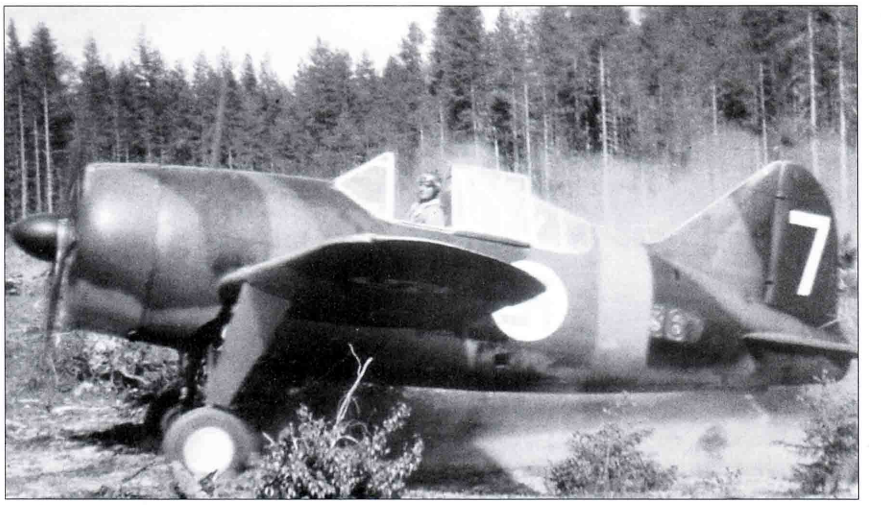
Cependant, ces préparatifs ne passent pas inaperçus aux yeux des Soviétiques qui tentent de les entraver en lançant des raids aériens qui provoquent de nouveaux combats aériens et de nouvelles victoires pour les pilotes de Brewster. Certains combats sont particulièrement cuisants pour les Soviétiques, comme le 8 juillet où les Brewster abattent neuf avions, et le 9 où ils en revendiquent huit, sans perte du côté finlandais. Ces succès sont obtenus en partie grâce à la tactique de combat employée par les pilotes du LLv 24, consistant en un piqué à grande vitesse sur leur cible suivi d'une ressource pour se remettre en position idéale dans le but de recommencer le plus vite possible. Cette tactique, qui sera utilisée avec succès pendant les deux prochaines années, a été mise au point pour compenser le manque de manœuvrabilité du B-239 face aux avions soviétiques de la génération des I-153 et I-16.

L'offensive

À partir du 10 juillet, l'armée finlandaise entame son offensive. Elle se déroule en plusieurs étapes avec succès et se termine volontairement quand le maréchal Mannerheim décide de tout stopper alors que les divisions finlandaises se trouvent à 30 km de Leningrad le 4 septembre 1941.

L'aviation finlandaise n'est pas en reste, mais les combats aériens se font plus rares. Pendant les trois dernières semaines du mois de juillet, le LLv 24 n'abat que quatorze appareils. Mais le 1er août, un combat furieux a lieu au cours duquel six chasseurs sont abattus en fin d'après midi, dont deux sont à créditer à l'adjudant Juutilainen. Mais le 12 août, les Brewster font encore mieux, quand à six, ils détruisent neuf I-153 d'une formation de vingt qui tentaient de mitrailler l'infanterie finlandaise ! Ilmari Juutilainen fait partie des pilotes vainqueurs et se souvient [7] :

« *Dès que le lieutenant Strömberg a hurlé dans la radio* "Chaikas en dessous au nord", *je les ai aperçus. J'ai répété le message et emmené le sergent Huotari à l'attaque des avions de queue. Nos camarades de l'escadron nous ont suivis peu de temps après. J'ai pu compter 22 avions ennemis avant d'engager le combat. Je suis parvenu à prendre le pilote russe par surprise et après avoir tiré une longue rafale sur le premier I-153 camouflé, de la fumée a commencé à s'en dégager; il s'est progressivement incliné sur la droite et s'est mis à piquer verticalement vers le sol. Le pilote n'a pas utilisé son*



Les Brewster partent en guerre en juin 1941 et on les voit évoluer dans l'environnement typique de l'été, chaleur et poussière.
Les avions ont été camouflés en unité à partir de la fin de 1940 et le dessin n'est pas parfait. Le capot jaune n'a pas encore fait son apparition.
(Col. K. Stenman)

Liste des pertes par accident des B-239

Date	*N°*	*Pilote*	*Unité*	*Origine*
14.10.40	360	Sgt R. Heiramo (†)	LLv 24	Meteo
28.01.41	391	Adj K. Virta (†)	LLv 24	Pilote
28.06.41	369	2Lt M. Pastinen (†)	LLv 24	Pilote
29.01.42	389	Lt U. Alvesalo	LLv 24	Pilote
05.06.43	392	Adj M. Alho (†)	LLv 24	Moteur
22.02.44	371	Sgt K. Antilla (†)	LLv 24	Meteo
15.10.44	386	2Lt L. Linden	LLv 26	Moteur
17.10.44	367	Lt O. Heleniuksen	LLv 26	Pilote
17.10.46	353	Lt L. Eriksson	Esik.Ltue	Moteur
20.11.46	384	Cdt M. Bremer	Esik.Ltue	Moteur
03.06.48	373	Cdt K. Lahtela	Esik.Ltue	Tech.

[7] Osprey Aviation Elite n° 4, *Lentolaivue* 24 , K.Stenman et K. Keskinen, Osprey 2001.

Nous sommes à l'automne 1941. Les Brewster ont complété leur marques du front de l'Est et leur capot moteur a été peint en jaune. (Archives Aéro-Journal)

parachute. J'ai attaqué le deuxième par dessus et par derrière et il a perdu plusieurs morceaux tout en continuant de voler droit devant, avant de plonger en spirale. Je l'ai suivi des yeux aussi longtemps que j'ai pu, et une fois encore personne n'a sauté.

« *J'ai ensuite attaqué un troisième I-153, une fois encore par l'arrière et à la suite de ma passe, mon Brewster a été couvert d'huile venant du chasseur russe. Le pilote n'a fait aucune manœuvre pour échapper à mon ti, et il est parti dans un plongeon en basculant sur la droite. Je l'ai suivi jusqu'à une hauteur de 1 000 mètres environ et il a heurté le sol entre Kirvu et Koljola. Une fois de plus, le pilote n'a pas sauté.*

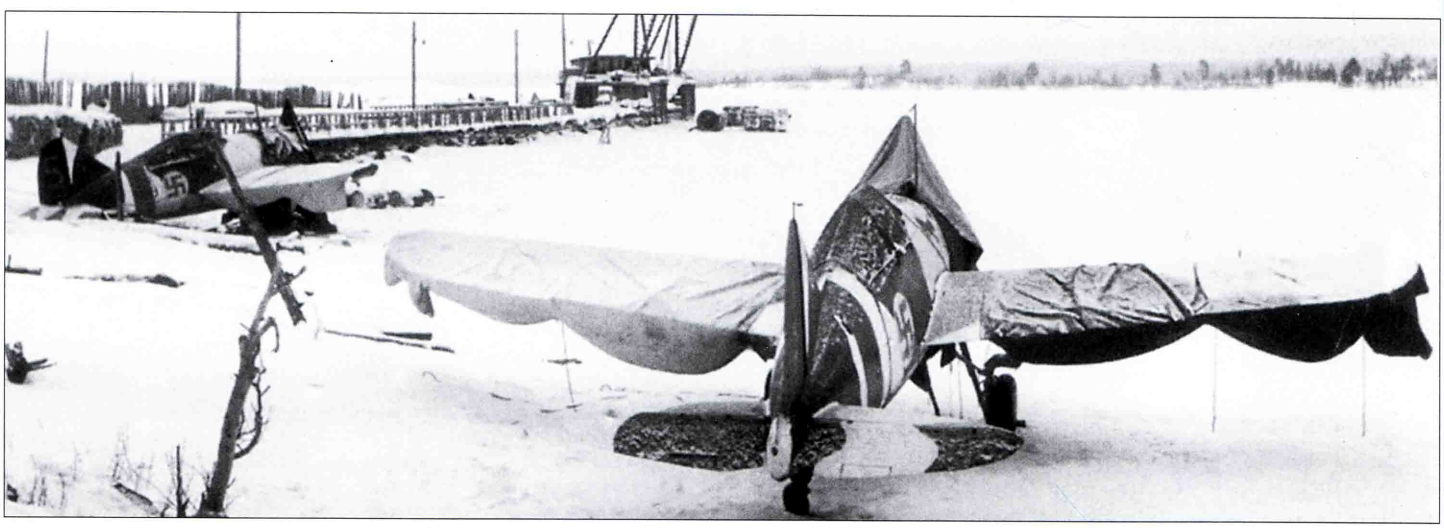
« *J'ai tiré sur un quatrième* Chaika *par l'arrière et lui aussi a commencé à basculer lentement. Je lui ai lâché une autre rafale et après avoir repris de l'altitude, je ne l'ai pas revu. J'ai tiré au total sur dix avions, et tous étaient camouflés.*»

Pour ce combat, Ilmari Juutilainen sera crédité de trois victoires, le premier de ses quatre triplés. Après ce combat, les choses se calment un peu et les victoires se raréfient. Les objectifs majeurs ayant été atteints, l'armée finlandaise peut maintenant s'occuper d'objectifs secondaires qui nécéssitent moins de moyens. Le 2/LLv 24 est renvoyé à Malmi-Helsinki au mois de novembre 1941 en vue de protéger la capitale en cas de raids aériens. Jusqu'à la fin de 1941, peu de victoires sont remportées et la plupart du temps au cours d'actions isolées. Mais ce n'est pas le cas vers la fin du mois de septembre. Le 17 septembre, la 4/LLv 24 rencontre une formation de MiG-3 à l'est de Petrozavoddsk. En dix minutes, le sort de sept MiG est scellé. Deux jours plus tard, c'est au tour de la 3/LLv 24 de se faire remarquer en détruisant trois bombardiers et un chasseur entre le lac Onega et le lac Ladoga. Le 23 septembre, le capitaine Jorma Karhunen mène encore son escadrille au combat et deux I-16 d'une formation de trois ont tôt fait de mordre la poussière après avoir été surpris en train de mitrailler les troupes finlandaises. Au lieu de rejoindre la base, Karhunen use d'un subterfuge en demandant à la radio à ses ailiers de rentrer, mais les Brewster restent dans la zone en volant à basse altitude, sachant que d'autres chasseurs soviétiques poindraient leur nez une fois qu'ils se sentiraient hors de danger. Le piège fonctionne à merveille et une demi-douzaine de Soviétiques font leur apparition moins de trente minutes plus tard... un seul I-16 peut s'échapper du piège. Le capitaine Karhunen remonte le même piège trois jours tard. Il commence par éliminer une formation entière de six I-153, puis les B-239 reviennent plus tard et envoient au tapis trois autres chasseurs.

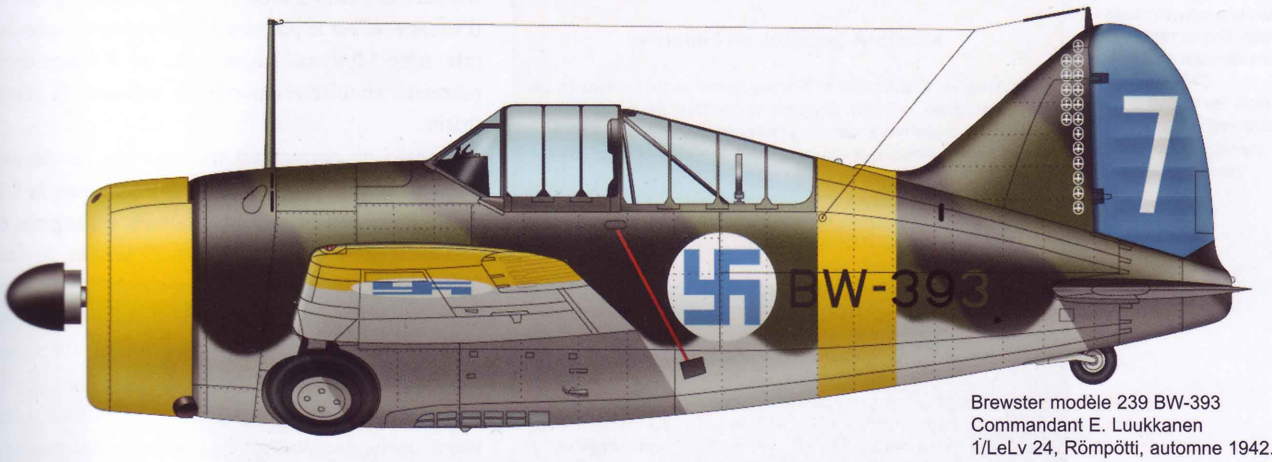
D'autres rencontres fructueuses, mais moins spectaculaires ont lieu en octobre et en novembre et le dernier combat d'importance intervient le 17 décembre 1941. Quatre B-239 menés par Jorma Karhunen interceptent une formation mixte de Hurricane et de I-153 au cours d'une patrouille le long de la mer Blanche. Après vingt minutes de combat, un Hurricane et trois I-153 sont abattus sans perte du côté finlandais.

Ce sont les dernières victoires des Brewster en 1941, une année faste, puisque 135 victoires ont été revendiquées depuis le 25 juin 1941. Un seul Brewster a été perdu au combat, le BW-385 qui est abattu par la DCA soviétique le 3 décembre 1941. Le lieutenant Henrik Elfving, titulaire d'une victoire sur B-239 est tué sur le coup. Encore une fois, le LLv 24 s'est montré à la hauteur grâce au B-239 et est de nouveau la meilleure unité de chasse de l'Ilmavoimat. Ce fait est acquis en comparant les 52 victoires du LLv 26 qui vole sur Fiat G.50 (sans perte), les 70 victoires du LLv 28 qui vole sur Morane (cinq avions perdus au combat) et aux 52 victoires du LLv 32 volant sur Curtiss qui a perdu cinq pilotes.

Quelques semaines plus tard, la 2/LLv 24 est envoyée à Kontupohja, port dont la rade est gelée pendant les mois d'hiver. Le BW-368 et le BW-388 sont à quai (!). Leur camouflage a été partiellement recouvert de peinture blanche. (Col. K. Stenman)

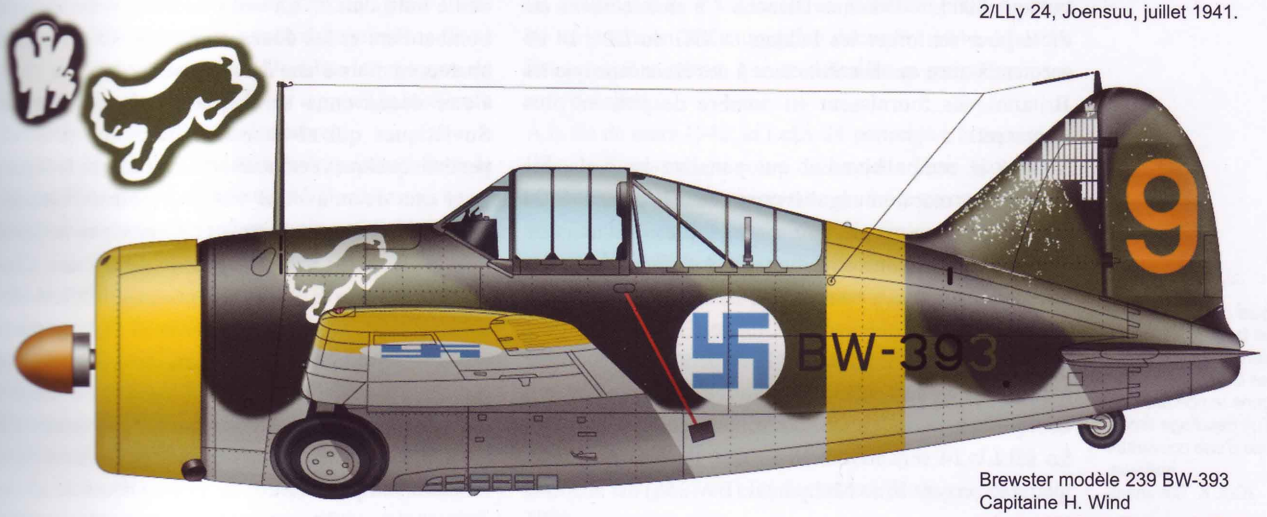


© P.A. Tilley - 2004



Brewster modèle 239 BW-393
Commandant E. Luukkanen
1/LeLv 24, Römpötti, automne 1942.

Brewster modèle 239 BW-372
Capitaine L. Ahola
2/LLv 24, Joensuu, juillet 1941.



Brewster modèle 239 BW-393
Capitaine H. Wind
3/LeLv 24, Suulajärvi, avril 1944.

Brewster modèle 239 BW-387
4/LLv 24, Vesivehmaa, printemps 1941.

Missions secrètes en Finlande

Au palmarès des pilotes finlandais figure la revendication de deux victoires un peu singulières, toutes deux contre un He 111. Si à première vue, on peut penser à une erreur d'identification, il s'évère que ce sont bien des Heinkel qui ont été abattus.
Le premier d'entre eux a été descendu par Ilmari Juutilainen le 20 octobre 1942. D'après les rapports de combat, il a été intercepté au-dessus du golfe de Finlande. Il était peint entièrement en noir et ne portait aucune marque de nationalité. Les Finlandais savaient que les Soviétiques utilisaient des avions allemands capturés pour des missions clandestines, comme le largage d'agents ou de commandos de sabotage. Pour ne courir aucun risque, le Heinkel a été abattu sans autre forme de procès.
C'est toujours dans cet état d'esprit que le deuxième Heinkel 111 a été abattu. Le 25 mai 1943, le capitaine Veikko Karu, alors détaché à l'état-major du LeR 3 est appelé à intercepter un avion non identifié survolant la Finlande. Il décolle avec le BW-374 et l'intrus est également descendu avec la même détermination. Après enquête, les Finlandais s'apercevront que ce Heinkel appartenait à l'ObdL (*Oberkommando der Luftwaffe*) et qu'il transportait des agents en mission secrète qui devaient être largués du côté d'Arkhangelsk pour saboter la ligne de chemin de fer. L'*Abwher*, le service secret allemand, avait tout simplement oublié de prévenir les autorités finlandaises de ce vol, omission qui a entraîné la mort de l'équipage du Heinkel et de ses passagers, un Allemand et trois Russes.

Dispersion des forces

Le 23 décembre 1941, l'état-major et les 3 et 4/LLv 24 s'installent pour l'hiver à Kontupohja, base située sur la côte ouest du lac Onega. Début janvier 1942, la 2/LLv 24 est transferée à Tiiksjärvi, terrain isolé qui se trouve à quelque 200 km de la mer Blanche. Ce mouvement a été dicté pour renforcer les Fokker D.XXI du LLv 14 de reconnaissance qui fait alors face à des Hurricane que les Britanniques fournissent en nombre de plus en plus important.
Malgré le temps hivernal qui pénalise les vols, les Brewster se montrent régulièrement dans la zone et le 24 janvier, ils envoient au tapis quatre biplans soviétiques. Cependant, les pilotes soviétiques se montrent particulièrement agressifs, au point qu'un de ces pilotes n'hésite pas à percuter volontairement l'un des Brewster, en l'occurence le BW-372 piloté par le sergent Paavo Koskela; celui-ci parviendra néanmoins à revenir au terrain avec quelques morceaux en moins à son aile droite.
La 2/LLv 24 sera moins chanceuse dans l'après midi quand le sergent Eino Myllymäki (BW-358) est abattu et tué par des Hurricane du 152 IAP au cours d'une mission d'escorte. C'est le premier B-239 perdu à la chasse ennemie. Eino Myllymäki n'aura pas eu le temps de fêter sa première victoire remportée au cours de la mission du matin...
La météo ne permettant toujours pas de décoller, les combats aériens sont plutôt épisodiques pour la 2/LLv 24 en cet hiver 1942. Le seul fait notable est la perte du BW-389 au cours d'un accident. Le 29 janvier, le lieutenant Uolevi Alvesalo décolle pour tester les mitrailleuses de son avion. Au cours du vol, il perd ses points de repère et se retrouve sans le vouloir en léger piqué; il percute le sol à 450 km/h, mais la neige amortit le choc ! Miraculeusement, il s'en sort avec de simples contusions. En revanche, le Brewster est bon pour la ferraille.
En février 1942, les Brewster ne revendiquent que six chasseurs en deux combats. Le mois de mars va se montrer encore plus tranquille, mais ce n'est que provisoire, car les Soviétiques ont décidé de neutraliser ce terrain avancé un peu gênant.
Le 29 mars, Tiiksjärvi est mitraillé par une dizaine de Hurricane. Le lendemain, huit Brewster ayant décollé pour une mission de reconnaissance, sont interceptés par une douzaine de Hurricane du 152 IAP. Mal leur en prend, car en vingt minutes, la moitié de la formation est balayée par les B-239. Huit jours plus tard, les Soviétiques reviennent à la charge avec des bombardiers et des chasseurs. Ils sont cependant arrêtés *in extremis* par la patrouille de surveillance alertée par le système de veille finlandais. C'est vrai massacre : deux des quatorze bombardiers et les douze Hurricane de protection sont abattus en mois d'une demi-heure.
Cette déconvenue semble avoir freiné l'ardeur des Soviétiques qui se montrent beaucoup plus discrets pendant quelques semaines. Il faut attendre le 8 juin 1942 pour que de nouvelles victoires soient revendiquées. Dans la soirée, six Brewster menés par le lieutenant Pekuri affrontent une douzaine de Hurricane. Cinq sont abattus, mais le BW-394 du lieutenant Uolevi Alvesalo est sérieusement secoué. Il parvient à faire un atterrisage forcé dans les lignes finlandaises, sans dommage pour le pilote; l'avion, lui est détruit. Après son crash du 29 janvier, Alvesalo, à cette date, a détruit autant d'avions soviétiques que d'avions finlandais ! Le sous-lieutenant Nissinen remporte sa 20e victoire au cours de ce combat, ce qui lui vaut de recevoir la croix de Mannerheim le 5 juillet 1942.
Le 25 juin, le LeLv 24 livre un furieux combat. La 2/LeLv 24, renforcée depuis peu par la 3/LeLv 24, se frotte aux Hurricane du 609 IAP. Si la troisième escadrille revendique quatre Hurricane sans perte, la deuxième en revendique trois pour la perte de deux Brewster. Le premier à être abattu est le lieutenant Lauri Pekuri qui jette son avion en flammes (BW-372) sur le bord d'un petit lac au nord est du lac Seesjärvi. Il parvient à s'extraire et à revenir dans les lignes finlandaises après avoir marché plus de 20 km dans la forêt. Le sergent Kalevi Anttila (BW-381) choisit une petite clairière pour son atterrissage forcé. Après avoir passé plusieurs jours dans la forêt, sans eau et sans nourriture, il rejoint les lignes finlandaises.

Au cours de l'été 1942, la 1/LeLv 24 est basé à Suulajärvi. Les mécaniciens ont fait chauffer le moteur des Brewster, maintenus à bonne température en prévision d'un décollage immédiat par la pose d'une couverture spéciale. (Col. K. Stenman).

Tirée d'un film 35 mm, cette photo montre une patrouille de Brewster se préparant à décoller pour une nouvelle mission en octobre 1942.
Le Brewster est alors le chasseur principal de l'Ilmavoimat, mais plus pour longtemps.
(Col. K. Stenman)

Cet épisode nous amène à rappeler que ce genre de situation est toujours délicate à gérer pour les pilotes. La nature qu'ils survolent est hostile, en été comme en hiver. Sauter en parachute n'est pas toujours la bonne solution, sachant qu'en bas les attend une forêt plutôt dense qui pourrait les blesser dans leur descente ou les bloquer à la cime des arbres. Ils auront beau alors hurler, la chance pour que quelqu'un les entende est minime. Choisir d'amerrir dans un lac n'est pas évident non plus. L'eau est incompressible et l'avion a toutes les chances de se disloquer au contact de l'eau. De plus les risques de noyade sont réels. Les berges offrent *a priori* la meilleure chance, à défaut d'espace entre les arbres.
Ce combat du 24 juin 1942 est le dernier qu'aura à livrer le LeLv 24 sur Tiiksjärvi; il aura abattu 45 Hurricane au cours de son séjour, qui ne s'achèvera qu'en novembre 1942.

Sur un lac gelé

Pendant ce temps, le reste de l'escadron qui est resté à Kontupohja, petit port de pêche dont la rade gelée sert de piste, ne demeure pas inactif. Les vols de patrouilles se succèdent quand le temps le permet. Le 26 février 1942, la 3/LLv 24 rencontre une formation de MiG au-dessus de l'isthme de Maaselkä, entre le lac Onega et la mer Blanche. Deux chasseurs sont immédiatement abattus par le capitaine Jorma Karhunen qui témoigne dans son rapport [7] :
« J'ai touché un MiG-1 par l'arrière et il a fait deux tonneaux rapides. Je l'ai une nouvelle fois touché et il a relevé le nez avant d'entrer dans un piqué en spirale que j'ai suivi jusqu'à 800 mètres. J'ai alors dégagé pour revenir combattre avec les autres MiG. Après un court combat tournoyant avec un MiG-3, j'ai réussi à toucher le moteur obligeant son pilote à faire un atterrissage forcé. J'ai tiré sur cinq avions au total. Les MiG étaient regroupés par 4-6 avions, volant par paires étagées sur 500 mètres. Ils se trouvaient bien au-dessus de nous quand nous les avons aperçus, mais ils n'ont pas essayé d'exploiter leur avantage en altitude. »
Le sergent Tauno Heinonen doit évacuer son BW-359 après avoir été atteint par le tir d'un MiG. Ayant touché terre près des lignes finlandaises, il rejoint son unité très rapidement.
Le 9 mars, l'unité de Jormo Karhunen décolle pour une sortie de chasse libre au cours de laquelle elle rencontre un bombardier et un chasseur qui sont rapidement détruits. Mais les Finlandais ont à peine le temps de voir les avions plonger vers le sol qu'ils sont coiffés par des Hurricane qui abattent le sergent Paavo Mellin (BW-362), un as titulaire de 5 1/2 victoires. Il est fait prisonnnier et ne reviendra en Finlande qu'en décembre 1944. Mais les Brewster font mieux que se défendre et trois Hurricane sont descendus.
À la fin de mars 1942, le LeLv 24 participe à la reprise de l'île de Suursaari au cours de laquelle Ilmo Juutilainen obtient sa vingtième victoire, ce qui lui permettra de recevoir la croix de Mannerheim. À la fin du mois d'avril, avec le début de la fonte des neiges, le LeLv 24 déménage et prend provioirement ses quartiers à Hirvas, en Carélie.

Le golfe de Finlande

Au milieu de l'été de 1942, le LeLv 24 et ses trois escadrilles disponibles sont envoyés à Römpötti dans l'isthme de Carélie, proche du golfe de Finlande. La 2/LeLv 24 est restée à Tiiksjärvi où elle demeurera jusqu'en novembre 1942.
Leur mission est d'empêcher le survol de tout avion hostile dans la zone. Si les rencontres avec l'aviation soviétique sont plutôt rares, la plupart des pertes sont souvent spectaculaires. Le 14 août 1942, les pilotes de Brewster revendiquent neuf Hurricane, dont deux pour Jorma Karhunen et deux autres pour Hans Wind. Deux jours plus tard, ce ne sont pas moins de onze chasseurs qui sont revendiqués. Parmi les pilotes victorieux figurent Jorma Karhunen avec un triplé et Ilmari Juutiliainen avec un doublé.
Le 18 août a lieu une des plus grande bataille aérienne de l'été qui met aux prises seize B-239 avec une soixantaine d'avions soviétiques, mais comme le dira plus tard Eino Juutilainen [7] : «*Je n'ai jamais pu savoir contre combien d'avions ennemis nous nous sommes battu, ils étaient si nombreux !* »

En 1943, les Brewster ont accumulé un nombre impressionant de victoires qui apparaissent sur les dérives. Ci-dessus, le BW-393 généralement piloté par Hans Wind. Ci-dessous, neuf pilotes de la 4/LLv 24 au cours de l'été 1941. De gauche à droite, T. Järvi, A. Karhonen, A. Lumme, H. Elfving, U. Sarjarmo, P.E. Sovelius, I. Törrönen, M. Alho et J. Dahl. Certains ne tarderont pas à devenir des as sur Brewster. (Col. E Ritaranta)

Mais le resultat est là et deux Pe-2, un Hurricane et treize I-16 sont revendiqués pour la perte du sous-lieutenant Aarno Raitio (BW-378) qui est abattu et tué par les I-16. Jorma Karhunen, Ilmari Juutilainen et Hans Wind revendiquent chacun un triplé. En une semaine, face aux pilotes du LeLv 24, les Soviétiques ont perdu 39 appareils, les Finlandais, un seul ! Pour le mois, ce total monte à 50 avions, la moitié revenant à la section de Jorma Karhunen qui recevra en septembre la croix de Mannerheim pour sa vingtième victoire mais aussi pour ses qualités de leader.

Après avoir envoyé un détachement de l'escadrille du capitaine Eino Luukkanen en renfort du LeLv 28 volant sur Morane au cours de l'automne, les quatre escadrilles du LeLv 24 sont enfin réunies au mois de novembre 1942 sur le terrain de Suulajärvi.

Le 10 novembre, Eino Luukkanen nouvellement promu commandant cède le commandement de son escadrille à Hans Wind. Après l'activité soutenue de l'été, le rythme des opérations diminue et le dernier combat aérien de 1942 pour les Brewster a lieu le 23 novembre : huit bombardiers et chasseurs sont abattus en deux temps par les pilotes du LeLv 24 et la dernière victoire du LeLv 24 de l'année est remportée par Ilmari Juutilainen au détriment d'un Tomahawk. Ce Tomahawk sera aussi la 34e et dernière victoire de Juutilainen sur B-239.

1943, L'ANNÉE CHARNIÈRE

L'année 1943 marque un changement crucial pour le Brewster en Finlande. Les responsables de l'Ilmavoimat se sont rendus compte que le petit chasseur américain a atteint la limite de ses possibilités face à un nombre croissant d'avions ennemis plus performants. La supériorité du Brewster ne peut être que temporaire et un successeur est recherché pour le remplacer dans le rôle de chasseur principal. À la fin de 1942, le Messerschmitt Bf 109G est choisi et les premiers exemplaires sont livrés en mars 1943. L'introduction de ce nouveau chasseur entraîne des conséquences directes pour le LeLv 24. Beaucoup de pilotes parmi les meilleurs quittent l'escadron pour rejoindre le LeLv 34 qui s'équipe en Messerschmitt et le LeLv 24 se trouve momentanément en pénurie de pilotes au début de 1943. Cet exode, lié aux pertes en matériel, entraîne la dissolution de la 4/LeLv 24. Au mois de février 1943, le LeLv 24 se retrouve avec trois escadrilles, chacune forte de huit Brewster sous les ordres du lieutenant-colonel Gustaf Magnusson. Les trois commandants d'escadrille sont dans l'ordre, le capitaine Jorma Sarvanto, le lieutenant Iikka Törrönen et le capitaine Jorma Karhunen. Le LeLv 24 au complet est alors basé à Suulajärvi dans isthme de Carélie.

LES VICTOIRES S'ENCHAÎNENT

Même si l'importance du B-239 dans l'arsenal de l'Ilmavoimat passe au second plan, cela n'empêche pas ses pilotes de continuer à donner du fil à retordre aux pilotes soviétiques. C'est Hans Wind qui ouvre le score pour le LeLv 24 en 1943 en abattant un I-16 le 24 janvier dans la région de Cronstadt. Mais l'escadron doit attendre un mois pour qu'un combat plus important ait lieu.

Le capitaine Karhunen mène cinq pilotes pour intercepter quatre Pe-2 escortés par douze I-16. En quelques minutes, l'escorte est amputée de la moitié de ses effectifs; deux I-16 sont à mettre au palmarès de l'adjudant Eero Kinnunen et autant à celui du sergent Viljo Kauppinen. Le mois de mars est plus fructueux avec onze avions revendiqués en deux combats. Cependant, les temps commencent à devenir plus difficiles pour les pilotes de Brewster. À cette époque, les unités soviétiques du secteur commencent à recevoir du matériel plus performant, La-5, Yak-3 et Il-2. Les équipages qui les pilotent ont acquis aussi une solide expérience au combat et se laissent moins facilement manœuvrer.

Au printemps de 1943, la marine soviétique et ses sous-marins sont de plus en plus gênés par les différentes ceintures anti-sous-marines mises en place par les Allemands et les Finlandais pour les empêcher d'accéder à la Baltique. Les Soviétiques ont déjà tenté de briser ces ceintures en attaquant leurs bases, mais au printemps 1943, ils décident de porter un grand coup pour desserrer l'étau. Le 14 avril, les quatre Brewster du lieutenant Wind sont appelés pour intercepter une trentaine de chasseurs de nouvelle génération et après un furieux combat, les Brewster peuvent renvendiquer cinq victoires sans perte. Les Finlandais font état de quatre Spitfire et d'un

Brewster modèle 239 BW-364
Adjudant I. Juutilainen
3/LLv 24
Kontupohja, avril 42.

© P-A. Tilley - 2004

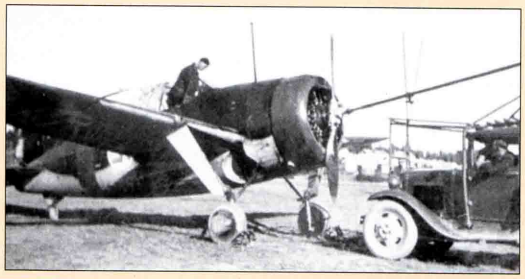
La mort de l'adjudant Martti Alho

Le 5 juin 1943, l'adjudant Martti Alho décolle de Tampere pour faire un vol de réception sur le BW-392. Pilote au sein du LLv 24 depuis mars 1939, il vole sur le Brewster depuis le début et connaît donc bien cette machine sur laquelle il a remporté 13,5 de ses 15 victoires. Peu après le décollage, Alho bascule son avion dans un virage serré en montée, ce qui est une procédure normale pour le B-239. Cependant, l'avion dispose d'un réservoir supplémentaire logé dans le fuselage, modifiant ainsi le centre de gravité. De ce fait, le Brewster n'a pas assez de puissance pour réaliser la manœuvre et l'avion décroche. Le peu de hauteur qui sépare le sol de l'avion ne donne assez de temps au pilote pour rattraper sa faute.

Mais, il semble que Alho n'ait pas bien apréhendé les nouvelles qualités de ce Brewster, ancêtre du *Humu* (voir p.24) et qui était mû par un moteur russe M-63, que les Finlandais ont récupéré en grand nombre sur les nombreux I-153 abattus. En 1941, ne pouvant plus se ravitailler auprès des Américains en pièces détachées, les Brewster ont été vite été pénalisés au point de compromettre le niveau de disponibilité opérationnelle de l'avion. C'est alors que les Finlandais ont pensé à réutiliser les moteurs M-63 qui développent une puissance de 1 000 cv et qui est en fait un dérivé du moteur Cyclone dont les Soviétiques avaient acquis la licence de fabrication en 1936.

Le BW-392 est le premier Brewster a avoir été modifié au printemps 1943, mais d'autres suivront : le BW-363, 365, 371, 374, 379. Cette modification sera décevante, d'une part parce que le moteur russe étant plus lourd, il a fallu retirer les mitrailleuses d'ailes réduisant ainsi son efficacité au combat, d'autre part parce que le manque de fiabilité de ces moteurs a entraîné un faible taux d'utilisation de ces avions hybrides. Le BW-371 a même testé le M-62, puis est finalement revenu au Cyclone par la suite.

Les Finlandais ont toujours montré un esprit ingénieux en vue d'utiliser les Brewster par tous les temps. Le montage local de skis, non prévu par le constructeur, était chose courante en période hivernale. À partir de 1943, les Brewster utilisaient souvent des équipements dont la provenance était variable d'un avion à l'autre, à cause de la pénurie des pièces de rechange d'origine. C'est surtout vrai pour les mitrailleuses, les moteurs et les hélices. Le BW-365 a même volé avec une hélice bipale russe (voir ci-dessous) ! On note aussi, le BW-367 qui a été pourvu d'une caméra F24 Fairchild à la fin de 1943...malgré cela, ils volaient et abattaient quand même des avions par dizaines !



La-5. Il est à signaler que les Finlandais revendiquent souvent des Spitfire qui sont en fait des La-5 ou des Yak. Les Spitfire n'étaient pas utilisés sur ce front à cette époque.

Cest le 18 avril 1943 que la grande bataille aérienne a lieu. Sept B-239 décollent vers 17h00 sous les ordres du le lieutenant Aulis Lumme, suivis cinq minutes plus tard par six autres Brewster menés par le lieutenant Joel Savonen. En face, le dispositif est conséquent et est estimé à une dizaine d'Il-2 escortés par une cinquantaine de chasseurs. À un contre quatre, les pilotes vont tirer leur épingle du jeu en détruisant deux Il-2 et pas moins de dix-huit chasseurs sans perte. Trois jours plus tard, le LeLv 24 renouvelle son exploit en abattant dix-neuf chasseurs, mais l'escadron paie cher ce succès en laissant sur le carreau deux avions et deux pilotes, le sergent-chef Tauno Heinonen (BW-354) et l'adjudant Eero Kinnunen (BW-352). Avec ce dernier, le LeLv 24 perd un as aux 22,5 victoires acquises depuis la guerre d'Hiver; il était présent au LeLv 24 depuis janvier 1940.

Dans les jours qui suivent, les Soviétiques se montrent moins et subissent par conséquent moins de pertes face aux Brewster. Le 2 mai 1943, quatre chasseurs sont revendiqués mais le leader de la deuxième escadrille, le capitaine Iikka Törrönen, est porté disparu (BW-380) au cours d'un combat contre des LaGG-3 du 3 GIAP, un régiment de la Garde. C'est un autre as (11 1/4 victoires) que le LeLv 24 perd en quelques jours. Il est remplacé par le lieutenant Aulis Lumme titulaire à cette époque de 9,5 victoires.

Le 4 mai, six chasseurs et trois Il-2 tombent sous les coups des Breswter, pour la perte du sergent Jouko Lilja (BW-388) qui est abattu et tué par des LaGG-3. Des neuf avions revendiqué le 4 mai, quatre le sont par Hans Wind qui raconte [5] :

« *Volant comme ailier du capitaine Karhunen, j'ai repéré quatre I-153 et cinq Il-2 non loin de Peninsaari. J'ai entamé mon attaque en accrochant la queue d'un I-153 en le pourchassant jusqu'au niveau de la mer. Dans ses manœuvres, son aile droite a heurté les flots et il s'est disloqué instantanément.*

« *Pendant que nous nous occupions des chasseurs, les Il-2 poursuivaient leur route vers Kreivinlahti. Déterminé à les arrêter, j'ai commencé à les poursuivre en laissant mes compagnons s'occuper de l'escorte. J'ai réussi à rejoindre le premier Il-2 et j'ai tiré sur la racine de son aile gauche; il a pris feu et a plongé dans la mer. Le deuxième Il-2 a été abattu de la même manière. J'ai lâché quelques rafales sur le troisième alors que l'on approchait de la côte et de la fumée a commencé à s'en dégager. Le feu a pris de l'ampleur et l'avion a fini par perdre de l'altitude et à s'écraser dans la mer aux alentours du phare de Tolli. La seule manœuvre d'évitement que les Iliouchine ont adoptée a été des virages glissés. Une fois touché à la racine, ils ont pris feu rapidement.* »

C'est aussi au cours de cette mission que le capitaine Karhunen remporte sa dernière victoire aux dépens d'un I-153. D'autres affrontements vont avoir lieu d'ici à la fin du mois de mai et à cette période, les Brewster du LeLv 24 ont abattu 81 avions soviétiques pour la perte de quatre avions et pilotes, dont un chef d'escadrille. Ce résultat est le fruit d'un bon entraînement, de l'expérience et de l'ardeur au combat des pilotes finlandais, car techniquement parlant, le Brewster est un avion dépassé face à cette nouvelle génération d'avions que les Soviétiques alignent dans cette région.

Le 31 mai, Gustaf Magnusson quitte son poste pour prendre le commandement du LeR 3 et cède le LeLv 24 au capitaine Karhunen qui est promu commandant deux mois plus tard. Hans Wind prend la tête de la troisième escadrille. Ce changement partiel des cadres n'affecte en rien la détermintaion des pilotes du LeLv 24 qui abattent six chasseurs et bombardiers ennemis sans perte.

Cependant, les avions soviétiques arrivent parfois à passer, ce qui est le cas le 17 juin. Le terrain de Suulajärvi est bombardé avant que les Brewster nec puissent prendre l'air mais fort heureusement, un seul B-239 est détruit au sol (BW-351). Au mois de juillet, l'as Lauri Nissinen revient à l'escadron comme officier et prend la tête de la première

Des avions soviétiques ont été signalés par le réseau de guet. Les moteurs tournent déjà et les mécaniciens aident les pilotes à se brêler sur leur siège, le décollage est imminent. (Col. K. Stenman)

escadrille. Si le personnel ne pose pas trop de problèmes, ce n'est pas le cas du matériel. Au mois de juillet, le LeLv 24 ne peut aligner que 22 Brewster c'est à dire moins que l'effectif théorique. C'est pour ces raisons que l'état-major du LeR 3 lui retire la partie de son secteur d'action le plus chaud au profit du LeLv 34 équipé de Bf 109. Il va sans dire qu'à partir du mois d'août, le LeLv 24 rencontre rarement l'aviation soviétique. Treize avions tombent sous les coups des Brewster ce mois-là, au prix du sergent Sulo Lehtiö qui est abattu et tué par des Yak-7 le 31 août (BW-356). Les choses se calment dans les semaines qui suivent mais le 23 septembre, quatre B-239 de la 3/LeLv 24, escortés par autant de Bf 109 de la 1/LeLv 34, interceptent une vingtaine de chasseurs dont huit sont revendiqués par les pilotes finlandais. Mais seules trois de ces victoires vont au LeLv 24... la fin du Brewster est proche.

Plus tard dans l'après-midi, le lieutenant Wind décolle pour intercepter une formation d'Il-2 escortée par des chasseurs; cette formation est amputée de sept avions.

Le reste de l'année est calme pour le LeLv 24 et seules huit victoires sont à ajouter au palmarès de l'unité. Mais, le 10 novembre 1943, le lieutenant Vilppu Perkko (BW-366) est mis à mal par des Yak-7 et doit évacuer son appareil en flammes. Souffrant de multiples brûlures, il est néanmoins sauvé par une vedette soviétique qui le fait prisonnier. La dernière victoire intervient le 12 décembre quand le lieutenant Surjamo descend un Li-2 de transport.

Le LeLv 24 est rééquipé

Au 1er janvier 1944, le LeLv 24 se retrouve avec seulement 17 Brewster pour trois escadrilles, soit bien en dessous de l'effectif théorique, encore une fois. Du fait de l'obsolescence du B-239, le LeLv 24 n'est autorisé qu'à effectuer des missions de défence aérienne et occasionnellement des missions offensives avec l'autorisation du régiment. De ce fait, les premières semaines de 1944 sont plutôt tranquilles malgré la perte accidentelle du sergent-chef Kelevi Attila (BW-371) qui se perd dans le brouillard au cours d'un vol de test radio. En tentant de retrouver son chemin, il descend trop bas et heurte le sol.

Au mois de mars, le LeLv 24, devenu HLeLv 24, ne remporte que trois victoires, un Li-2 le 9 qui est abattu par l'adjudant Pyötsiä, et deux Il-2 le 21 par le capitaine Hans Wind et le sergent Viljo Kauppinen. L'escadron renvendique sa dernière victoire le 2 avril 1944, un LaGG-3 abattu par le sous-lieutenant Heimo Lampi. Deux jours plus tard, le HLeLv 24 perçoit les premiers Bf 109G-2 venant du HLeLv 34 et à la fin du mois d'avril, l'escadron est entièrement transformé sur Messerschmitt.

L'aventure du Brewster se termine avec le HLeLv 24, après quatre ans de service au sein de l'unité. Depuis le début de la guerre de Continuation, les Brewster ont revendiqué la destruction de plus de 470 avions soviétiques au combat pour la perte de quinze des leurs, plus quatre machines détruites dans des accidents et deux autres lors de raids aériens. Douze pilotes ont été tués et deux autres faits prisonniers, un bilan somme toute satisfaisant.

Avec le HLeLv 26

Avec le rééquipement du HLeLv 24, les Brewster se retrouvent donc disponibles. Même dépassé, le B-239 reste encore un avion valable, en tout cas plus compétitif que le Fiat G.50 qui équipe alors le HLeLv 26. Les Brewster sont directement versés au HLeLv 26 au fur et à mesure que les avions quittent le HLeLv 24. Au 25 mai 1944, cet escadron, commandé par le commandant L. Larjo, dispose de 18 Brewster, répartis en deux escadrilles, la première sous les ordres du capitaine J. Ruuskanen, la seconde sous ceux du capitaine A. Lassila. L'escadron est basé à Heinjoki dans l'isthme de Carélie.

Ci-dessus et ci-dessous : en 1944, le Brewster est un chasseur dépassé, mais il équipe néanmoins deux escadrilles du HLeLv 26 qui combattra avec cet avion pendant toute la « Grande offensive » de l'été au cours de laquelle il subira des pertes sévères. (Col K. Stenman).

Le 9 juin 1944, les Soviétiques lancent ce que les Finlandais appellent la « grande offensive ». Cette fois, Staline décide de porter un grand coup et veut faire sortir la Finlande de la guerre d'une manière ou d'une autre. Les Brewster se retrouvent engagés comme au premier jour de 1941. On leur assigne l'attaque des bombardiers et ils s'en tirent plutôt bien en revenant à la fin de la journée avec trois victoires, une sur un Pe-2 et deux sur des Il-4. Le lendemain, les Brewster ont moins de chance et si deux autres bombardiers sont revendiqués, le sergent Väinö Kauppi (BW-365) est abattu par des Airacobra du 102 GIAP. Le pilote peut évacuer son appareil.

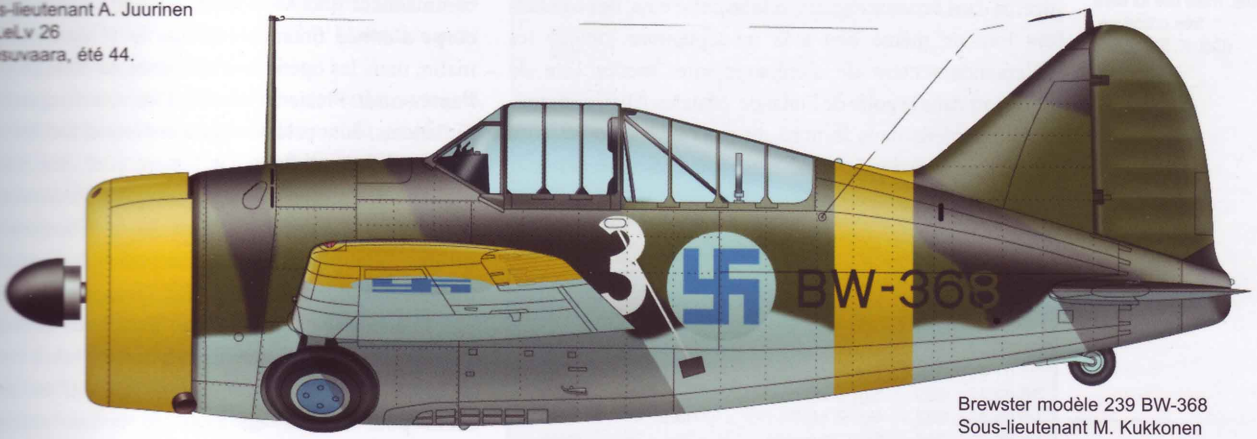
Deux jours plus tard, c'est le lieutenant Taisto Mattila qui est tué à bord de son BW-374 contre des Airacobra du même régiment de la Garde, sans que la moindre victoire vienne compenser cette perte. Le HLeLv 26 doit attendre le 14 juin pour ajouter une autre victoire à son palmarès, un Il-4 abattu par le lieutenant Teromaa. Elle est suivie le 17 juin par deux victoires, un Airacobra et un Pe-2 qui faisaient partie d'un dispositif comprenant 35 Pe-2 escortés par une dizaine de P-39... Il y eut un temps où les Brewster seraient revenus après avoir décimé cette formation ! L'escadron se trouve alors à Käkisalmi car Immola est cédé au *Gefechtsverband* Kuhlmey. Le lendemain, les B-239 sont victorieux à quatre reprises sans perte. Mais les victoires sont rares pour les pilotes du HLeLv 26. Le 27 juin, le sous-lieutenant A. Juurinen abat un antique Po-2 biplan. Cinq jours plus tard, l'escadron qui se trouve à Immola, est surpris au sol par des Pe-2 et des Il-2 qui réussient à mettre le feu à un hangar où se trouvent les Brewster. Les BW-375, 383 et 393 sont perdus, entamant ainsi considérablement le potentiel du HLeLv 26.

Les Finlandais arrivent à grand peine à stabiliser le front, et comme les Soviétiques ont lancé leur offensive d'été contre les Allemands, les choses se calment quelque peu à partir du mois de juillet 1944. Seules cinq victoires sont revendiquées au cours du mois de juillet, dont une par le commandant de l'escadron, le commandant L. Larjo le 16 juillet (un La-5). Les Brewster remportent finalement leur dernière victoire contre les Soviétiques le 27 juillet 1944. Cet honneur revient au sous-lieutenant O. Pitkäpaasi qui revendique un Warhawk. Mais la guerre n'en est pas terminée pour autant comme le prouvent les pertes que subit l'escadron dans les jours qui suivent. En effet, le HLeLv 26 perd deux pilotes on opérations; le premier est le commandant Lauri Larjo (BW-364) qui est abattu et tué le 29 juillet au cours d'un combat contre des La-5 du 195 IAP. Il est remplacé à la tête de l'unité par le commandant Erkki Metsola le lendemain. Ce même jour, le lieutenant Matti Kukkonen est victime des Airacobra du 773 IAP, mais il peut sauter en parachute.

Le Brewster ne peut vraiment plus lutter à armes égales contre les chasseurs soviétiques. À bout de souffle, les Finlandais doivent signer l'armistice avec l'Union Soviétique le 4 septembre 1944. Le palmarès du HLeLv 26 s'établit à 19 avions pour la perte de quatre Brewster au combat et deux pilotes.

Brewster modèle 239 BW-386
Sergent-major S. Ikonen
4/LLv 24,
Kontupohja, avril 42.

Brewster modèle 239 BW-382
Sous-lieutenant A. Juurinen
1/HLeLv 26
Mensuvaara, été 44.



Brewster modèle 239 BW-368
Sous-lieutenant M. Kukkonen
2/HLeLv 26, Immola, été 44.

NOKA

Brewster modèle 239 BW-384
Esik.Ltue, Malmi, 1947.

© P-A. Tilley - 2004

Marquages du front de l'Est effacés, le BW-367 se prépare à décoller pour aller harceler les troupes allemandes encore présentes sur le territoire finlandais.
Nous sommes au début d'octobre 1944 et c'est la dernière bataille du Brewster, mais elle lui sera très couteuse.
(Col. K. Stenman)

La dernière bataille

Si la Finlande a réussi a contrecarrer les plans de l'Union Soviétique et à préserver son indépendance, les Finlandais se trouvent néanmoins dans une situation précaire. Les Allemands sont toujours présents sur leur territoire et bon gré mal gré ils doivent le quitter selon les termes de l'armistice. Si dans certains régions, cela se passe bien, des combats ont tout de même lieu à la mi-septembre lorsque les Allemands tentent de s'emparer sans succès l'île de Suursaari dans le golfe de Finlande. Mais les Allemands traînent des pieds dans le nord du pays et les Soviétiques exigent des actions plus dynamiques pour les en expulser.

Liste des pertes au combat des B-239

Date	*N°*	*Pilote*	*Unité*	*Origine*
03.12.41	385	Lt H. Elfving (†)	4/LLv 24	DCA
24.01.42	358	Sgt E. Myllymäki (†)	2/LLv 24	Chasse
26.02.42	359	Sgt T. Heinonen	3/LLv 24	Chasse
09.03.42	362	Sgt P. Mellin (P)	1/LLv 24	Chasse
08.06.42	394	Lt U. Alvesalo	2/LLv 24	Chasse
25.06.42	372	Lt L. Ohukainen	2/LLv 24	Chasse
	381	Sgt K. Antilla	2/LLv 24	Chasse
18.08.42	378	S/L A. Raitio (†)	4/LLv 24	Chasse
30.10.42	376	Sgt P. Tolonen	1/LLv 24	Chasse
21.04.43	352	Sgt L. Ahokas (†)	3/LLv 24	DCA
	354	Sgt T. Heisonen (†)	1/LLv 24	Chasse
02.05.43	380	Cap I. Törönen (†)	2/LLv 24	Chasse
04.05.43	388	Sgt J. Lilja (†)	1/LLv 24	Chasse
31.08.43	356	Sgt S. Lehtiö (†)	1/LLv 24	Chasse
10.11.43	366	Lt V. Perkko (P)	3/LLv 24	Col.
10.06.44	365	S/C V. Kauppi	2/LLv 26	Chasse
12.06.44	374	Lt T. Mattila (†)	2/LLv 26	Chasse
29.07.44	364	Mj L. Larjo (†)	1/LLv 26	Chasse
30.07.44	368	Lt M. Kukkonen	2/LLv 26	Chasse
18.10.44	357	Sgt K. Saukkonen (†)	2/LLv 26	DCA
	379	Lt A. Miettinen (†)	2/LLv 26	DCA
24.10.44	355	Lt R. Sartjärvi	2/LLv 26	DCA
18.11.44	370	Lt R. Nykänen	1/LLv 26	DCA

Cinq avions ont été détruits au sol par l'aviation soviétique : BW-351, 375, 383, 390 et 393, soit un total de 28 avions perdus du fait de l'ennemi sur un total de 44 avions pris en compte.

Les Finlandais n'ont pas d'autre choix que d'aller vers l'affrontement et une sorte de corps aérien tactique est mis sur pied pour soutenir les troupes terrestres finlandaises. Le HLeLv 26 avec une dizaine de Brewster fait partie du dispositif, les unités de Messerschmitt étant d'office écartées pour éviter toute méprise. Son chef est le commandant Erki Metsola. L'offensive menée par le III[e] corps d'armée finlandais débute le 1[er] octobre 1944 au matin, mais les opérations aériennes ne commencent que l'après-midi. Plusieurs terrains sont vite récupérés par les Finlandais, dont celui de Vaala sur lequel les Brewster du HLeLv 26 s'installent. De l'autre côté, les Allemands n'alignent que peu d'avions face aux Finlandais. Le 3 octobre, les Brewster réalisent dix-neuf sorties et alors qu'ils sont en patrouille en protection de navires, ils interceptent une douzaine de *Stuka*. Deux sont revendiqués par le lieutenant Teromaa et le sergent Hietala. Ces victoires, quoique douteuses car non corroborées par les archives allemandes, sont homologuées. C'est probablement pour donner un gage de bonne volonté aux Soviétiques que cette mission a été entreprise, mais en tout état de cause, ce sont là les dernières victoires aériennes de l'Ilmavoimat de la guerre et elles sont à mettre au crédit de pilotes de Brewster .

La météo n'étant pas toujours favorable, les sorties sont irrégulières en nombre et en durée. Le 5 octobre les B-239 sont appelés à effectuer des mitraillages au sol. Dans les jours qui suivent, les Finlandais parviennent à avancer et les unités aériennes engagées suivent le mouvement tout en réalisant des missions de combat à échelle réduite. Le 15 octobre, le BW-386 est victime d'une panne moteur à l'atterrissage et son pilote, le sous-lieutenant L. Linden ne peut pas sauver son avion qui est réduit en cendres par le feu qui s'en suit. Le 16 octobre, le HLeLv 26 arrive sur le terrain de Kemi en Laponie. Le 17 octobre, le lieutenant O. Heleniuksen (BW-367) rate son décollage de Vaasa et termine sur le dos; l'avion est jugé

irréparable. Mais les sorties continuent. Le 18 octobre, le HLeLv 26 envoie trois Brewster en mission de reconnaissance au-dessus de Rovaniemi. La *flak* est présente et très efficace comme à son habitude. Deux B-239 sont descendus, le BW-357 et le BW-379. Leurs pilotes, le sergent K. Saukkonen et le lieutenant A. Miettisen, tous deux appartenant au 2/HLeLv 26, sont tués. Cependant, ce ne sera pas la dernière perte au combat pour les Brewster; le 24 octobre, le BW-355 est ausi abattu par la *flak*. Son pilote, le lieutenant R. Sartjärvi parvient néanmoins à évacuer son appareil.

A la fin du mois d'octobre, le HLeLv 26 n'aligne plus que quatre Brewster. Les Allemands font retraite et les Finlandais continuent leurs raids de harcèlement. Le 18 novembre, le lieutenant R. Nykänen est touché par les tirs de l'infanterie allemande et doit faire un atterissage forcé avec son Brewster (BW-370). Le pilote s'en sort sans dommage mais l'avion est détruit. C'est aussi le dernier avion finlandais perdu au cours de la guerre de Laponie, qui a été particulièrement coûteuse pour les Brewster au regard du nombre de sortie effectuées. Il est vrai que ces avions sont vieux et usés.

Le 3 décembre 1944, l'Ilmavoimat est réorganisée et le HLeLv 26 devient le HLeLv 23. La paix s'installe progressivement dans les esprits et le futur de la force aérienne finlandaise et de son fonctionnement se pose, ainsi que de son materiel.

L'effacement

Au 31 décembre 1944, le nombre de Brewster est faible. Des 44 avions fournis, il ne reste que huit machines (BW-353, 361, 363, 373, 377, 382, 384 et 387). L'attrition a été sévère en quatre ans et demi de combat.

Les avions quittent le HLeLv 26 peu de temps après, et servent de machines bonne à tout faire et la plupart se retrouvent à un moment ou un autre à l'escadrille d'état-major à partir du mois d'août 1945, à part le BW-387 qui est stocké en janvier 1945 et ferraillé par la suite. Même si leur taux d'utilisation est faible, des accidents surviennent. Le lieutenant L. Eriksson (BW-353) est victime d'une panne moteur en vol et doit faire un atterrissage forcé le 17 octobre 1946. Un mois plus tard, c'est le commandant L. Bremer qui est victime d'une panne de carburant et doit faire un atterrisage forcé à Utti. Dans les deux cas, l'avion est détruit.

La mécanique vieillissante lâche de partout. L'année 1948 sonne le glas pour le B-239. Le BW-361 est radié le 9 février, le BW-363 le 9 août. Entre-temps, un dernier Brewster a été radié le 30 juin 1948, quand le commandant K. Lahtela s'est retrouvé à court de carburant et a dû faire un atterrissage forcé. Le BW-373 est bon pour la ferraille.

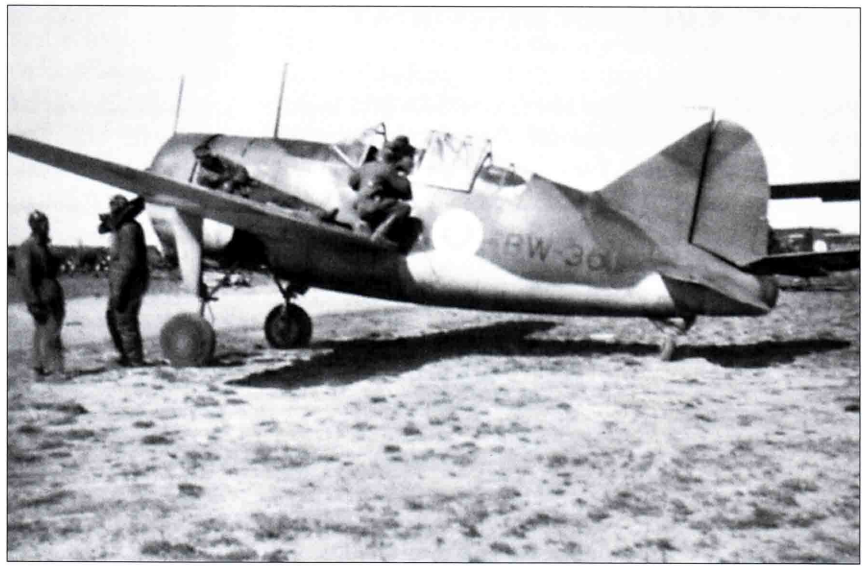
La Finlande doit se conformer au traité de paix qui l'oblige à ne mettre en ligne que 60 avions de combat et supprimer les bombardiers de son inventaire. Le Brewster doit disparaître pour laisser la place à du matériel plus moderne. Le 19 septembre 1948, le commandant R. Turkki à bord du BW-377 réalise le dernier vol d'un Brewster en Finlande, mais aussi d'un avion de conception Brewster. Les avions qui restent sont stockés puis radiés quelque temps plus tard. La page la plus glorieuse du seul chasseur de Brewster vient de se tourner...

Palmarès connu des Brewster finlandais

Matricule	*LLv 24*	*LLv 26*	*Autres*	*Total*
BW-351	13	-	-	13
BW-352	20,5	-	-	20,5
BW-353	15,5	-	-	15,5
BW-354	10	-	-	10
BW-355	11	1	-	12
BW-356	7	-	-	7
BW-357	20	-	-	20
BW-358	2	-	-	2
BW-359	4,5	-	-	4,5
BW-360	-	-	-	-
BW-361	2	1	-	3
BW-362	2,5	-	-	2,5
BW-363	9,5	-	-	9,5
BW-364	38,5	5	-	38,5
BW-365	6,5	1	-	7,5
BW-366	24	-	-	24
BW-367	10,5	1	-	10,5
BW-368	13,5	2	-	15,5
BW-369	-	-	-	-
BW-370	8,5	1	-	9,5
BW-371	3	-	-	3
BW-372	8	-	-	8
BW-373	16	-	-	16
BW-374	10,5	-	1	11,5
BW-375	13,5	-	-	13,5
BW-376	11	-	-	11
BW-377	15,5	1	-	16,5
BW-378	8	-	-	8
BW-379	15,5	-	-	15,5
BW-380	12	-	-	12
BW-381	1,5	-	-	1,5
BW-382	10,5	4	-	14,5
BW-383	18,5	1	-	19,5
BW-384	18,5	1	-	19,5
BW-385	2	-	-	2
BW-386	11	-	-	11
BW-387	12	1	-	13
BW-388	13,5	-	-	13,5
BW-389	0,5	-	-	0,5
BW-390	4	-	-	4
BW-391	-	-	-	-
BW-392	4,5	-	-	4,5
BW-393	40	1	-	41
BW-394	3,5	-	-	3,5

Total de 492 victoires dont 472 pour le LLv 24 et 19 pour le LLv 26.

Après la guerre, les quelques Brewster encore disponibles sont utilisés comme avions de servitude au sein de l'escadrille de l'état-major.
Ils seront rayés des inventaires en septembre 1948 pour répondre aux exigences du traité de Paris qui limite le nombre d'avions de combat à 60.
(Archives Aéro-Journal).



Grondement de tonnerre silencieux

En 1942, les Finlandais, satisfaits de leur petit chasseur, pensent à fabriquer une version « maison » du Brewster. Pour cela, ils confient à la société d'aviation d'État de Tampere (VL) le soin de voir à la faisabilité du projet. Dès le départ, cet avion reçoit le surnom de *Humu* (grondement de tonnerre).

Confié à une équipe d'ingénieurs, l'avion prend forme rapidement. Le moteur soviétique M-63, disponible en quantié, est choisi pour propulser le Humu et les réservoirs d'essence sont replacés dans le fuselage au lieu des ailes. Ces dernières sont fabriquées à base de bois, matériau économique et disponible sans restriction en Finlande. Les dimensions du Humu sont identiques à celles du Modèle 239. Le Humu est en revanche plus lourd avec un poids de 2 050 kg à vide et de 2 895 kg en charge. De ce fait, pour éviter de pénaliser les performances, l'armement est réduit à deux mitrailleuses de 12,7 mm de capot.

Une première commande est passée le 16 octobre 1942 pour quatre jeux d'ailes en bois et c'est le BW-392 qui va servir de prototype. L'avion sera cependant perdu dans un accident le 5 juin 1943 en entraînant son pilote dans la mort. L'objectif est de produire une série de 90 avions. Cependant, les performances affichées sont nettement inférieures à celles du Breswter. Sa vitesse de pointe n'est que de 430 km/h à 4 600 m et le temps nécéssaire pour monter à 4 000 m avoisine les cinq minutes et le plafond pratique 8 000 m.

En septembre 1943, à cause de ces performances décevantes et du retard pris dans le programme, l'Ilmavoimat décide de réduire sa commande à cinq avions expérimentaux et 55 avions de série. Finalement, tout le programme est arrêté le 17 juin 1944, mais VL est autorisé à poursuivre la fabrication du premier Humu (HM-671) et d'utiliser le matériel déjà produit pour la réparation des Brewster endommagés. Le premier vol est réalisé le 8 août 1944 avec le pilote d'essai Esko Halme. L'avion vole jusqu'au 1er janvier 1945, date à laquelle il est stocké. Il n'a alors accumulé que 19h50 de vol en cinq mois. Il est finalement rayé des contrôles le 28 mars 1945.

VL Humu HM-671
Tampere, août 1944.

© P-A. Tilley - 2004

Histoire d'un Brewster

Le 5 avril 1940, le BW-384 fait son premier vol à Trollhättan en Suède. Le 11 avril il atterrit en Finlande, piloté par l'adjudant Viktor Pyötsiä. Il est affecté au LLv 24.

Le 24 avril, il est endommagé par le sergent Eero Kinnunen après un atterrissage rude à Malmi-Helsinki. Le 18 juin 1941, il est transferré à la 4/LLv 24 et devient la monture du lieutenant Ilkka Törrönen. Le 12 août, on le retrouve à la 3e escadrille aux mains du sergent-major Lauri Nissinen. Le 28 janvier 1942, il change encore d'escadrille avec son pilote. Il change de pilote le 1er juillet 1942 et il vole le plus souvent avec lieutenant Lauri Ohukainen aux commandes.

Le 3 octobre 1943, il perd une partie de son empenage horizontal après avoir heurté la cime des arbres à l'atterissage à Immola. Son pilote, le sergent-chef Martti Pellinen, n'a pas d'autre choix que de se poser sur le ventre. Il est envoyé à l'arrière pour être réparé, et une fois les réparations réalisées, il est pris en compte par la 1/HLeLv 26 le 26 mai 1944. Le 31 juillet, le sous-lieutenant Lars Linden fait un atterrissage sur le ventre à Värtsilä après avoir été touché au combat. Par malchance, le BW-357 entre en collision avec lui quelques instants plus tard. Le 8 août, on le retrouve de nouveau à l'arrière pour y être réparé.

Le 2 août 1945, il est remis à l'escadrille de l'état-major. Le 26 octobre de la même année il repart en atelier suite à des dégâts mineurs. Il revient à l'escadrille de l'état-major le 5 mars 1946. Le 20 novembre, le train gauche du train s'affaisse lors d'un atterrissage d'urgence et endommage l'avion sérieusement; son pilote le commandant Lauri Bremer s'en sort indemne. Mais le BW-384 n'est pas réparé et est envoyé dans les dépôts le 18 décembre 1946. Il ne volera plus après avoir réalisé 729 heures de vol. Le 11 décembre 1952, il est officiellement radié des listes de contrôle.

Palmarès du BW-384

Date	Pilote	Type	Nbre
28.06.41	I. Törrönen	SB-2	0,5
08.07.41	I. Törrönen	I-153	1
11.07.41	I. Törrönen	MiG-3	1
19.09.41	L. Nissinen	SB-2	1
		LaGG-3	1
23.09.41	L. Nissinen	I-16	1
26.09.41	L. Nissinen	I-152	1
26.10.41	L. Nissinen	Pe-2	1
10.01.42	L. Nissinen	MiG-3	1
13.02.42	L. Nissinen	Hurricane	1,5
28.02.42	U. Lehto	Hurricane	1
06.04.42	L. Nissinen	Hurricane	3
08.06.42	L. Nissinen	Hurricane	1
10.03.43	E. Siponmaa	MiG-3	1
18.04.43	O. Avikainen	LaGG-3	1
31.08.43	E. Halonen	Il-2	1
16.07.44	L. Larjo	La-5	1

Le BW-384 pris en photos à différentes étapes de sa carrière entre 1941 et 1946.
(Col. K. Stenman)

CHAPITRE II
LES AS FINLANDAIS

Ces trois pilotes qui regardent vers le ciel ne sont pas des néophytes. À gauche, le sergent Jouko Huotari titulaire de 17,5 victoires dont 9,5 sur Brewster, au centre, le sergent Emil Vesa, 30,5 victoires dont 10,5 sur Brewster, et à droite l'adjudant Ilmari Juutilainen, 94 victoires dont 34 sur Brewster, l'as des as finlandais.

L'Ilmavoimat a compté presqu'une centaine d'as pendant le second conflit mondial dont 34 sur Brewster. C'est beaucoup quand on sait que la Finlande n'a pas aligné plus de 200 chasseurs à son apogée. Pourquoi le Brewster a tant brillé en Finlande alors qu'il a été si décrié ailleurs? Les pilotes finlandais ont revendiqué plus de 1 800 avions soviétiques dont près de 500 pour le Brewster. D'où vient cette différence ?

Bien sûr, comme pour toutes les forces aériennes, ce chiffre est probablement excessif et les pertes réelles des Soviétiques est peut-être bien en dessous, quoique les recherches récentes en Russie ont monté que ce chiffre n'est pas si exagéré que cela. C'est vrai aussi que les Soviétiques alignaient au début des avions de combat peu performants et des équipages peu entraînés ce qui a donné un avantage certain aux Finlandais qui avaient et ont toujours bénéficié d'un entraînement de très haute qualité. Mais cette explication ne tient plus après 1943. À cette époque, les Soviétiques sont trés expérimentés et volent sur du matériel très compétitif, russe ou fourni par les Anglo-américains. Pourtant les Finlandais ont réussi à contenir les Soviétiques et à contrecarrer leurs objectifs. Cela a été réalisé avec du materiel de qualité très variable et les Finlandais se sont toujours battu en infériorité numérique.

Si l'entraînement et le matériel n'expliquent pas tout, alors il faut chercher ailleurs. Peut-être sont-ce les raisons qui font vraiment la différence au combat : le désir profond de se battre pour préserver son indépendance et celle de son

pays ? L'energie et la détermination que les Finlandais ont développées pour lutter contre les Soviétiques ont été telles que ces derniers ont dû renoncer à leur plan. Il faut dire que dans cette lutte, les Soviétiques n'ont pas été soutenus par les Anglo-américains qui n'ont jamais cherché à bombarder la Finlande, même s'ils lui ont été déclaré la guerre officiellement. Cet état de chose a bien sûr conforté les Finlandais dans leur idée qu'ils luttaient pour une cause juste. C'est ainsi que pendant quatre ans, les Soviétiques ont fait très peu de prisonniers de guerre finlandais, quelques centaines tout au plus, mais 79 000 soldats finlandais ont finalement payé de leur vie cette indépendance. Des 34 as finlandais qui sont traités dans les pages suivantes, seuls six ont été tués au combat et deux autres dans des accidents. En fait, si le Brewster, si décrié, a finalement brillé dans les cieux de Finlande, c'est surtout grâce à ses pilotes qui se battaient farouchement et aussi parce qu'ils avaient appris à utiliser au maximum le potentiel de leur avion pour survivre.

En d'autres termes, tout se passe dans la tête et dans ce cas la machine ne devient qu'un instrument accessoire. Les pilotes, comme tout Finlandais, disposaient en fait de cette arme redoutable, la rage de vivre libre.

Certes, l'armistice de 1944 a été particulièrement contraignant, ce qui a marginalisé ce pays pendant la Guerre Froide. Certains pays occidentaux ont même à l'époque trouvé un mot un peu péjoratif pour définir la situation dans laquelle se trouvait la Finlande par rapport à son grand voisin, la « finlandisation ». Mais ces mêmes pays oublient avec une certaine dose de cynisme ce que les Finlandais se plaisent à rappeler avec fierté : Helsinki a été l'une des rares capitales européennes de pays belligérents à n'avoir jamais été occupée par l'ennemi, ni même menacée de l'être, et qu'ils n'ont jamais eu besoin de former un gouvernement en exil.

Hans H. Wind

Hans Wind est l'un des quatre récipiendaires de la Croix de Mannerheim (CM) à l'avoir obtenue à deux reprises. Il la reçoit le 31 juillet 1943 puis de nouveau le 28 juin 1944.

Né en juillet 1919, il entre dans l'aviation pour faire son service militaire après son bac au cours de l'été de 1939. Après avoir suivi un cours d'officier, il est muté au LLv 25, une unité d'entraînement avancé, quelques jours avant le début de la guerre de Continuation. Il ne reçoit ses ailes qu'au début du mois de juillet 1941; il est alors lieutenant. Il est de suite envoyé au front et se retrouve au LLv 24 sur Brewster.

Le 27 septembre 1941 il obtient sa première victoire, un I-15bis, qu'il partage avec le capitaine Luukkanen. À partir de ce moment-là, son score va lentement mais sûrement grimper et au moment où il est placé à la tête de la 3/LLv 24 en mai 1943, son palmarès s'établit alors à 29 victoires. Il en est à 34 quand il reçoit la CM en juillet. En octobre, il est promu capitaine, grade qu'il gardera jusqu'à la fin de la guerre. Le 21 mars 1944, il remporte sa dernière victoire sur Brewster, un La-5, puis vole sur Messerschmitt. Son palmarès se monte alors à 39,5 victoires. Le 28 juin 1944, il est blessé au combat et ne reviendra pas au front.

Son score final s'établit à 78 victoires obtenues en 302 sorties seulement. Il se place ainsi au 2ème rang des as finlandais.

Hans Wind : 39,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
27.09.41	BW-367	I-15bis	0,5
07.11.41	BW-373	LaGG-3	1
09.01.42	BW-393	R-5	1
10.01.42	BW-377	MiG-3	1
06.02.42	BW-380	MiG-3	1
29.03.42	BW-378	R-5	0,5
14.08.42	BW-393	Hurricane	2
18.08.42	BW-393	Hurricane	1
		I-16	2
26.10.42	BW-377	I-16	2
23.11.42	BW-393	I-16	1
		Pe-2	2
24.01.43	BW-393	I-16	1
02.03.43	BW-393	I-16	1
14.04.43	BW-367	Spitfire	2
21.04.43	BW-393	Yak-1	2,5
04.05.43	BW-393	I-153	1
		Il-2	3
09.05.43	BW-366	La-5	1
20.05.43	BW-393	Yak-7B	1
		Yak-1	1
		La-5	1
30.05.43	BW-393	LaGG-3	1
		La-5	0,5
05.06.43	BW-366	La-5	1
14.07.43	BW-366	Pe-2	1
17.07.43	BW-393	LaGG-3	1
19.09.43	BW-393	La-5	1
23.09.43	BW-393	La-5	1
		Il-2	1
28.09.43	BW-393	Yak-1	1,5
21.03.44	BW-355	Il-2	1

Eino I. Juutilainen

Né en février 1914, Eino Ilmari Juutilainen (le prénom d'Ilmari est le plus couramment employé) s'intéresse très tôt à l'aviation. Le fait d'habiter près de Sortalava, base d'hydravions, a sûrement aidé à la naissance de cette vocation. En 1932, il fait son service militaire dans un escadron d'hydravions comme mécanicien. En novembre 1933, son temps accompli, il suit un cours de pilote dans le civil. En 1935, il finit par s'engager pour devenir pilote militaire. Il reçoit ses ailes en mars 1936 et est affecté dans une unité de reconnaissance comme sergent. Au début de 1939, un événement change son destin; il quitte son unité pour suivre un entraînement de pilote de chasse. À l'issue de son cours, il est muté au LLv 24. Il ignore en arrivant qu'il va devenir l'as des as finlandais. Il est sur la brèche dès le 30 novembre 1939 et au 13 mars 1940, il a déjà réalisé 115 sorties et abattu 2 avions. Pendant cette même période il est promu au grade de sergent-chef puis de sergent-major. En mars 1941, il reçoit ses galons d'adjudant qu'il gardera pendant tout le restant de la guerre. Pendant les quinze mois de paix, le LLv 24 reçoit une nouvel avion de combat, le Brewster 239. On lui attribue le BW-364 sur lequel il vole le plus souvent. Il ajoute 13 avions soviétiques au cours de 1941, tous des chasseurs. Sur ces treize victoires, on compte deux doublés et un triplé, preuves de sa dextérité certaine. Après avoir obtenu sa 20e victoire, il reçoit la CM le 26 avril 1942. Il est sélectionné au printemps 1943 pour voler sur le Bf 109 au sein du nouveau LLv 34, sorte d'unité d'as. Il est alors titulaire de 36 victoires, dont 34 remportées sur Brewster en 181 sorties. Le 22 juin 1944, il reçoit la CM pour la deuxième fois et devient l'un des quatre militaires finlandais à l'avoir reçue à deux reprises. Il termine la guerre avec 94 victoires et 437 sorties sans que son avion n'ait été jamais été touché par les tirs ennemis.

Eino Juutilainen : 34

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
09.07.41	BW-364	I-153	2
21.07.41	BW-364	I-153	1
01.08.41	BW-364	MiG-3	2
12.08.41	BW-364	I-153	3
26.09.41	BW-364	I-15bis	1
		I-153	1
		I-16	1
28.09.41	BW-364	MiG-3	1
14.12.41	BW-364	MiG-3	1
28.01.42	BW-364	Hurricane	1
06.02.42	BW-364	SB-2bis	2
09.03.42	BW-364	MiG-3	1
14.03.42	BW-364	MiG-3	1
28.03.42	BW-364	I-153	2
25.06.42	BW-364	Hurricane	2
13.08.42	BW-364	Pe-2	1
16.08.42	BW-364	I-16	2
18.08.42	BW-364	I-16	3
20.09.42	BW-364	Spitfire	1
		MiG-1	1
20.10.42	BW-364	Il-4	1
26.10.42	BW-355	Hurricane	1
22.11.42	BW-364	Yak-7	1
23.11.42	BW-364	Tomahawk	1

Jorma KARHUNEN

Né en mars 1913, il entre dans l'Ilmavoimat pour faire son service militaire à 20 ans après l'obtention de son bac. Un an plus tard, il s'engage et intègre une école d'officier. En 1936, il est diplômé de l'école des aspirants. Après avoir reçu son brevet de pilote, il est muté au LLv 24 qui vole sur Gloster Gamecock. Deux ans plus tard, il reçoit ses galons de lieutenant et vole sur Fokker D.XXI; on lui attribue le FR-112.

Il se bat contre les Soviétiques dès novembre 1939 et en deux mois il obtient environ 4,5 victoires, la première d'entre elles étant remportée sur un SB-2 le 19 décembre avec son FR-112. Mais en février 1940, il part pour la Suède comme pilote de réception pour les Brewster qui doivent bientôt arriver. Il revient en Finlande avec les Brewster à la fin du printemps de 1940. Les Brewster équipent maintenant le LLv 24, dont il prend la tête de la troisième escadrille. C'est à ce poste qu'il entame la guerre de Continuation et son palmarès s'enrichit alors rapidement. En août, il est promu capitaine.

Au cours des semaines, son escadrille devient l'une des meilleures du LLv 24 et en août 1942, elle parvient à abattre 25 avions soviétiques en une semaine, dont huit sont à lui créditer. C'est pour son palmarès qui dépasse maintenant les vingt victoires, mais aussi pour récompenser ses capacités de leader, qu'il reçoit la CM le 8 septembre 1942. À la fin du mois de mai 1943, il assume le commandement du LLv 24 et passe au grade de commandant en septembre. Cependant, ce poste l'empêche de voler autant qu'il le souhaite et il ne pourra ajouter le moindre avion soviétique à son palmarès, qui se fige à 31,5 victoires. Le fait de voler sur Bf 109 à partir du printemps 1944 n'y changera rien. Ses victoires ont été remportées en 350 sorties.

Jorma Karhunen : 25

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
04.07.41	BW-366	SB-2bis	1
09.07.41	BW-363	I-153	1
12.08.41	BW-366	I-153	1
23.09.41	BW-366	I-16	1,5
26.09.41	BW-366	I-153	2
17.12.41	BW-366	I-153	0,5
		Hurricane	1
26.02.42	BW-366	MiG-3	2
02.07.42	BW-388	Pe-2	1
14.08.42	BW-388	Hurricane	2
16.08.42	BW-388	I-16	3
18.08.42	BW-388	I-16	2
		Pe-2	1
20.09.42	BW-366	Spitfire	1
26.10.42	BW-366	Spitfire	1
23.02.43	BW-366	I-16	1
02.03.43	BW-366	I-153	1
21.04.43	BW-366	Yak-1	1
04.05.43	BW-366	I-153	1

Lauri V. NISSINEN

Lauri Nissinen entre dans l'aviation comme appelé en 1936 alors qu'il n'a qu'à peine 18 ans. Il devient mécanicien, puis il est libéré en mars 1937 avec le grade de caporal. En août 1938 il est admis à suivre un cours de sous-officier pilote et s'engage. Il reçoit son brevet en février 1939 et rejoint son unité d'affectation le lendemain, le LLv 24, en tant que sergent. Il est engagé pendant la guerre d'Hiver avec le 5/LLv 24 et obtient sa première victoire le 1er décembre 1939.

Trois mois plus tard, son palmarès s'est étoffé et compte presque 4 victoires. À l'issue de la guerre, il est promu sergent-major. Volant sur Brewster au début de la guerre de Continuation, il obtient 13 victoires jusqu'en novembre 1941. Le même mois, il part suivre un cours d'officier de réserve et en sort au début de 1942. Il rejoint la 2/LLv 24 et est promu sous-lieutenant dans la foulée. Il deviendra officier d'active par la suite.

Il se distingue le 6 avril 1942 en abattant 3 Hurricane au cours de la même sortie et le 8 juin, il dépasse les 20 victoires obtenues depuis le 25 juin 1941 en abattant un autre Hurricane. Moins d'un mois plus tard, il reçoit la CM. Après avoir quitté le front pendant quelques mois, il revient en mars 1943 dans son unité comme lieutenant. Il prend le commandement de la 1/LLv 24 en juin. En avril 1944, son unité est transformée sur Bf 109 G-2 sur lequel il revendiquera six victoires.

Le 17 juin 1944, il décolle pour sa deuxième mission pour intercepter une formation de Il-2. Lors de la première sortie, il a déjà abattu un Il-2, mais la chance ne sera pas au rendez-vous cette fois-ci. Juste après avoir entamé son attaque avec son ailier, le sous-lieutenant H. Lampi, son avion est touché par les débris d'une aile du MT-227 piloté par le lieutenant Urho Sarjamo, un autre as du HLeLv 24 qui a été touché par le feu adverse. Aucun des deux pilotes ne survit. Lauri Nissinen avait obtenu ses 32 victoires en 300 sorties.

Lauri Nissinen : 21,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
08.07.41	BW-353	I-153	2
09.07.41	BW-353	I-153	2
19.07.41	BW-363	I-153	1
21.07.41	BW-355	I-153	1
01.08.41	BW-363	MiG-3	1
05.08.41	BW-365	I-153	1
19.09.41	BW-384	SB-2bis	1
		LaGG-3	1
23.09.41	BW-384	I-16	1
26.09.41	BW-384	I-15bis	1
26.10.41	BW-384	Pe-2	1
10.01.42	BW-384	MiG-3	1
13.02.42	BW-384	Hurricane	1,5
06.04.42	BW-384	Hurricane	3
08.06.42	BW-384	Hurricane	1
31.08.43	BW-373	Yak-7B	2

Nils E. Katajainen

Né en mai 1919, il établit ses premiers contacts avec l'aviation lors de son service militaire en 1939. Il suit une formation de sous-officer pilote qui ne s'achève qu'au printemps 1941 et ne participe pas à la guerre d'Hiver. Libéré de ses obligations militaires en mars, il est rappelé dans sa dernière unité quelques semaines avant que la guerre de Continuation ne commence. Il est affecté comme caporal à la 3/LLv 24 où le BW-368 lui est affecté. Malgré son inexpérience, il revendique un SB-2bis le 28 juin 1941. L'expérience grandissant et le nombre de victoires augmentant, il est promu sergent à la fin de juillet, puis sergent-chef en avril 1942. C'est un as titulaire de neuf victoires. Il remporte ses 12e et 13e victoires le 16 août 1942 sur des I-16.

Malgré sa réussite, il est muté dans une unité d'entraînement, le LLv 6, le mois suivant pour suivre un cours sur multimoteurs. Ses supérieurs ont en effet peu apprécié qu'il endommage à deux reprises son Brewster à l'atterrissage, la première fois en juin 1941 et la seconde en juillet 1942. Cependant, son affectation sur SB-2 n'est que provisoire et il revient au LLv 24 au début d'avril 1943, non avoir avoir connu la joie d'exécuter quelques patrouilles anti-sous-marines...

Son palmarès va continuer à s'étoffer et Hans Wind le choisit comme ailier. Le 23 septembre 1943, il abat un La-5 et un Yak-1 et le lendemain il est promu au grade de sergent-major. En avril 1944, son unité est transformée sur Messerschmitt. Il est blessé à deux reprises au combat au cours de l'été 1944, la seconde fois le 3 juillet. Il ne reviendra pas au front. Son palmarès final s'établit donc à 36 victoires (dont deux triplés) remportées en 198 sorties.

En novembre 1944, il est mis en congé du personnel navigant. Il reçoit la croix de Mannerheim le 21 décembre 1944, ce qui est exceptionnel, car son statut de civil ne l'autorisait pas à la recevoir.

Eino A. Luukkanen

Eino Luukkanen a dépassé la trentaine quand la guerre d'Hiver éclate. Né en 1909 en Carélie, sa famille déménage à Sortalava où se trouve une base d'hydravion de l'Ilmavoimat. La présence de cette base va beaucoup l'influencer et il s'engage à 20 ans pour devenir pilote militaire. Il reçoit son brevet en juillet 1933 et commence sa carrière militaire à la fois comme pilote d'hydravion et comme observateur. En 1935 il demande à passer dans un escadron de chasse et se retrouve en 1936 au LLv 26 comme lieutenant; cette unité vole alors sur Bulldog IV. En janvier 1939, il est muté à la tête de la 3/LLv 24 et vole sur Fokker D.XXI, le chasseur le plus moderne de l'aviation finlandaise.

Eino Luukkanen est l'un des premiers pilotes finlandais à remporter une victoire. Quand la guerre d'Hiver se termine en mars 1940, il est titulaire avec 2,5 victoires avec le grade de capitaine qu'il a obtenu le 15 février 1940. Un an et demi plus tard, il commande la 1/LLv 24 équipée de Brewster. Il accumule lentement les victoires et en novembre 1942 il est promu commandant et est chargé de diriger le LLv 30. Son palmarès s'établit alors à 17 victoires dont 14,5 sur Brewster.

Cependant, il ne reste que peu de temps au LeLv 30, car en mars 1943 on lui demande remplacer le commandant du LeLv 34 qui vient de se tuer. Cette nouvelle unité met en œuvre la dernière acquisition de la chasse finlandaise, le Messerschmitt Bf 109G-2. C'est sur ce type d'appareil qu'il va remporter son plus grand nombre de victoires. Sa maîtrise du 109 est alors à son maximun et pendant la Grande offensive il abat 25 avions soviétiques entre le 8 mai et le 5 août 1944. Ce jour là, il abat un Yak-9, sa 54e et dernière victoire aérienne, qu'il a remporté en 441 sorties. Cela le place au 3e rang des as finlandais. Pour son leadership et son palmarès, il reçoit la croix de Mannerheim le 18 juin 1944. Il reste dans l'Ilmavoimat après la guerre.

Nils Katajainen : 17,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
28.06.41	BW-365	SB-2bis	1
19.07.41	BW-365	I-153	1
01.08.41	BW-368	MiG-3	1
12.08.41	BW-368	I-153	2
26.09.41	BW-368	I-153	2
09.03.42	BW-368	SB-2bis	1
14.03.42	BW-368	MiG-3	1
25.06.42	BW-388	Hurricane	1
14.08.42	BW-380	Hurricane	1
16.08.42	BW-373	I-16	2
09.05.43	BW-353	Yak-7B	1
18.05.43	BW-353	Yak-1	1
20.05.43	BW-353	La-5	1
23.09.43	BW-368	La-5	0,5
	BW-368	Yak-1	1

Eino Luukkanen : 13,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
08.07.41	BW-375	I-153	1
18.08.41	BW-375	I-153	0,5
27.09.41	BW-390	I-15bis	0,5
06.10.41	BW-373	SB-2bis	0,5
15.10.41	BW-375	SB-2bis	1
07.11.41	BW-375	LaGG-3	1
01.05.42	BW-390	I-153	1
20.07.42	BW-376	Pe-2	1
06.08.42	BW-393	I-16	1
31.08.42	BW-393	I-153	1
13.10.42	BW-393	DB-3	1
22.10.42	BW-393	I-16	2
30.10.42	BW-393	I-16	1
		Spitfire	1

Eero A. KINNUNEN

Eero Kinnunen est né en 1918. Il s'engage dans l'armée à 18 ans pour devenir pilote. En août 1939, il a terminé sa formation et se retrouve au LLv 26 come sergent. En janvier 1940, en pleine guerre, il est muté au LLv 24 qui vole sur Fokker et ne tarde pas à obtenir ses premiers succès. Il finit la guerre d'Hiver avec 3,5 victoires. En avril 1940, il reçoit ses galons de sergent-chef et reste au LLv 24 qui est transformé sur Brewster. Le 25 juin 1941, il fait partie des pilotes qui revendiquent les premières victoires sur Brewster, en en obtenant 4,5 en deux missions. Pour cela, il reçoit ses galons de sergent-major en juillet et ceux d'adjudant en décembre 1942. Le matin du 21 avril 1943, il décolle pour intercepter des chasseurs soviétiques. Après avoir abattu l'un d'entre eux et participé à la destruction d'un second, il est lui-même abattu et tué par des La-5. Son palmarès s'établissait alors à 22,5 victoires obtenues en 300 sorties.

Eero Kinnunen : 19

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
25.06.41	BW-352	SB-2bis	4,5
30.06.41	BW-352	I-153	1
13.07.41	BW-352	I-16	1
10.01.42	BW-357	MiG-3	1
13.02.42	BW-352	Hurricane	1
30.03.42	BW-352	Hurricane	1
06.04.42	BW-352	Hurricane	2
08.06.42	BW-352	Hurricane	1
31.08.42	BW-382	I-153	1
26.10.42	BW-351	DB-3	2
23.02.43	BW-352	I-16	2
21.04.43	BW-352	LaGG-3	1
	BW-352	Yak-1	0,5

Kim K. LINDBERG

Kim Lindberg est né en 1916 à Stuttgart en Allemagne, de père finlandais. Il fait son service en 1939 et en juin 1940, il est sous-lieutenant. Il ne rejoint la 3/LLv 24 que peu après le déclenchement de la guerre de Continuation.
Parlant l'allemand, il fait plusieurs séjours en Allemagne et quitte régulièrement le LLv 24 et volera finalement peu en unité. En mars 1943 il est promu lieutenant et quitte définitivement le LLv 24 en juin 1944 pour un poste au LeR 3. De ce fait, son score est resté modeste avec 5 victoires remportées en 52 sorties. Il est démobilisé en novembre 1944.

Kim Lindberg : 5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
01.08.41	BW-362	MiG-3	1
12.08.41	BW-365	I-153	1
14.04.43	BW-373	La-5	1
		Spitfire	1
18.04.43	BW-393	Yak-1	1

Martti A. ALHO

Né en 1918, il s'engage en 1937 pour devenir pilote. Au début de la guerre d'Hiver, il est sergent au LLv 24. Il y restera pendant toute la guerre. En 1940, il obtient 1,5 victoire partagée avec de futurs grands as. Il est alors promu sergent-chef. Pendant la guerre de Continuation, il revendique 13,5 victoires sur Brewster et monte vite en grade, sergent-major en octobre 1941 et finalement adjudant en mai 1943. Ses 15 victoires ont été remportées en 300 sorties. Il est alors le plus jeune adjudant de l'Ilmavoimat.
Il se tue accidentellement le 5 juin 1943 sur le BW-392 nouvellement équipé d'un moteur russe M-63.

Martti Alho : 13,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
09.07.41	BW-383	I-153	1
17.09.41	BW-383	MiG-3	1
07.10.41	BW-383	I-16	1
26.02.42	BW-383	MiG-3	2
26.10.42	BW-383	I-16	1
22.11.42	BW-383	Yak-7	1
23.11.42	BW-383	Pe-2	1
10.03.43	BW-383	LaGG-3	1
18.04.43	BW-383	LaGG-3	1
		La-5	1
21.04.43	BW-383	Yak-1	1
02.05.43	BW-383	LaGG-3	0,5
04.05.43	BW-383	I-153	1

Jorma K. SAARINEN

Jorma Saarinen est né en 1919 à Tampere. Appelé pour son service militaire il entre dans l'aviation et suit un cours de pilote et d'officier de réserve. En décembre 1940 il est promu sous-lieutenant et complète sa formation en mai 1942. Il intègre le LLv 24 dans la foulée. Il doit attendre un an pour obtenir sa première victoire, mais devient un as avant la fin de l'année. Son score ne va s'allonger et exploser qu'aux commandes d'un Messerschmitt au printemps 1944. En cinq semaines, il va revendiquer 18 avions, dont un doublé et un triplé. Le 18 juillet 1944, son avion est endommagé au cours d'un combat aérien avec des La-5. Il parvient néanmoins à rentrer à la base, mais il rate son atterrissage forcé et termine dans un remblai; cette manœuvre lui est fatale. Il est le dernier tué en action du HLeLv 24.

Jorma Saarinen : 5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
16.04.43	BW-380	LaGG-3	1
18.04.43	BW-380	LaGG-3	1
20.05.43	BW-377	LaGG-3	1
05.06.43	BW-374	Il-2	1
20.08.43	BW-386	La-5	1

Erik U. Teromaa

Né en 1917 à Tampere, Teromaa est un militaire de carrière. Sous-lieutenant en février 1941, il se retrouve au LLv 24 en septembre après avoir complété sa formation. Quelques jours après son arrivée, il obtient sa première victoire. Il reste au LLv 24 pendant deux ans et demi; il est promu au grade de lieutenant entre-temps. Quand le LLv 24 est transformé sur Messerschmitt, il part au LLv 26 pour prendre la tête de la 1ère escadrille mais il revient un mois plus tard dans son ancienne unité pour diriger la 2e escadrille. À la fin d'août 1944, il revient au LLv 26 sur Brewster pour prendre part à la guerre de Laponie. Il y obtient la dernière victoire homologuée de l'aviation militaire finlandaise.
Il meurt dans un accident d'avion en février 1946. Son score final est de 19 victoires obtenues en 225 sorties.

Erik Teromaa : 13

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
17.09.41	BW-377	MiG-3	1
07.10.41	BW-387	I-153	1
18.08.42	BW-370	I-16	2
26.10.42	BW-367	I-16	1
22.11.42	BW-367	Tomahawk	1
		Il-2	1
23.11.42	BW-367	Pe-2	1
09.06.44	BW-364	Il-4	1
10.06.44	BW-364	Il-4	1
14.06.44	BW-364	Il-4	1
18.06.44	BW-364	La-5	1
03.10.44	BW-361	Ju-87	1

Eero J. Riihikallio

Eero Riihikallio est né en 1919 à Helsinki. Au printemps de 1940, il entame son service militaire comme pilote et suit en même temps un cours d'officier de réserve. Peu après sa nomination au grade de sous-lieutenant, il est affecté au LLv 30 à l'automne 1941. À la fin de l'année, il se retrouve au LLv 24 sans avoir pu remporter la moindre victoire. Il doit attendre un an avant de pouvoir savourer son premier succès. En octobre 1943, il reçoit ses galons de lieutenant et suit l'évolution de son unité. Au printemps 1944, il vole avec la 2e escadrille et remporte 10 victoires sur Messerschmitt. Son palmarès a été obtenu en 110 sorties. En novembre 1944, il est démobilisé.

Eero Riihikallio : 6,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
23.11.42	BW-377	Tomahawk	1
10.03.43	BW-387	LaGG-3	1
18.04.43	BW-374	LaGG-3	1
		Il-2	1
21.04.43	BW-374	LaGG-3	1
20.05.43	BW-374	LaGG-3	1,5

Lauri O. Pekuri

Lauri Pekuri est né en 1916 à Helsinki. Il s'engage comme officier d'active et en février 1939, il est sous-lieutenant. Il se trouve toujours en école pendant de la guerre d'Hiver. Deux ans plus tard, il est promu lieutenant et est affecté au LLv 24 en septembre 1941, unité avec laquelle il va rester jusqu'en février 1943. Il ouvre son score un mois à peine après son arrivée et en dix-huit mois, il revendique la destruction de 12,5 avions, dont un triplé.
Au début 1943, il quitte le LLv 24 pour le LLv 34. Il prend le commandement de la 1ère escadrille en juin, mais son score va stagner et il ne va ajouter que six victoires en un an, pour un total de 18,5 victoires remportées en 314 sorties. Ses galons de capitaine lui sont attribués en mars 1944. Le 16 juin 1944, il intercepte une formation de Il-2 et, après avoir abattu l'un d'entre eux, il est victime d'un tir d'un mitrailleur. Il doit évacuer son Messerschmitt et se retrouve prisonnier. Il est libéré à la fin de 1944.

Lauri Pekuri : 12,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
04.10.41	BW-354	I-153	1
17.12.41	BW-351	I-153	1
10.01.42	BW-356	MiG-3	1
24.01.42	BW-356	R-5	0,5
01.02.42	BW-352	LaGG-3	1
30.03.42	BW-372	Hurricane	1
06.04.42	BW-372	Hurricane	3
08.06.42	BW-372	Hurricane	1
25.06.42	BW-372	Hurricane	2

Vilppu M. Lakio

Vilppu Lakio est né en 1914 à Sortalava et s'engage en 1937. Alors sous-lieutenant, il ne rejoint une unité combattante qu'en juin 1941, le LLv 32; il est muté au LLv 24 en août à la 2e escadrille. Il reçoit ses galons de lieutenant en février 1942.
Il obtient ses victoires en un an puis est retiré du front en août 1943. Il n'y reviendra qu'en avril 1944 avec le HLeLv 24 alors équipé en Bf 109 mais son score, obtenu en 150 sorties restera inchangé.

Vilppu Lakio : 5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
18.08.41	BW-382	I-153	0,5
06.10.41	BW-374	SB-2bis	0,5
18.08.42	BW-376	I-16	1
		Pe-2	1
30.10.42	BW-373	I-16	1
20.05.43	BW-356	Yak-1	1

Aulis LUMME

Aulis Lumme est né en 1917 et il entre très jeune dans l'aviation. Au début de juillet 1941, il est affecté au LLv 24, unité avec laquelle il va faire toute sa carrière avec le grade de sous-lieutenant. Un mois plus tard, il partage un I-153 avec le lieutenant Elfving et ouvre ainsi son score. Ses victoires montent cependant lentement. Il reçoit ses galons de lieutenant en février 1942, son dernier grade jusqu'à la fin de la guerre. Au début de 1944, il passe sur Bf 109 comme toute son unité. As sur Brewster, il le deviendra aussi sur Messerschmitt. Son score final s'établi à 16,5 victoires en 287 sorties. En novembre 1944, il quitte l'armée.

Aulis Lumme : 11,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
18.08.41	BW-394	I-153	0,5
26.10.41	BW-359	MiG-3	1
04.11.41	BW-359	MiG-3	0,5
09.01.42	BW-377	R-5	1
29.03.42	BW-370	R-5	0,5
12.08.42	BW-380	Il-2	1
22.11.42	BW-370	Spitfire	1
23.11.42	BW-380	Spitfire	1
10.03.43	BW-370	Pe-2	1
18.04.43	BW-370	Il-2	1
		LaGG-3	1
04.05.43	BW-387	I-153	1
20.08.43	BW-383	La-5	1

Paavo K. MELLIN

Né en 1919, Paavo Mellin est incorporé dans l'aviation en 1939 muté en novembre 1940 au LLv 24 avec le grade de caporal. Il se retrouve à la 3e escadrille.

Le 6 juillet 1941, il partage une victoire avec le lieutenant Kokko. Son score augmentant, il est promu au grade de sergent en septembre 1941, mais le 9 mars 1942, il est abattu par des Hurricane et fait prisonnier par les Soviétiques. Il a alors obtenu 5,5 victoires en 89 sorties. Il est libéré en décembre 1944 et rendu à la vie civile en janvier 1945.

Paavo Mellin : 5,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
06.07.41	BW-355	MiG-3	0,5
01.08.41	BW-355	MiG-3	1
19.09.41	BW-363	SB-2bis	1
23.09.41	BW-363	I-16	0,5
		I-16	0,5
17.12.41	BW-363	I-153	1
26.02.42	BW-362	MiG-3	1

Iikka V. TÖRRÖNEN

Iikka Törrönen, né en 1914, est et officier de carrière depuis 1935.

Muté au LLv 24 en octobre 1939, il participe à la guerre d'Hiver au cours de laquelle il ouvre son palmarès. En juillet 1940, il est promu lieutenant. Son score progresse vite pendant l'été 1941 et en février 1942, il prend le commandemant de la 4e escadrille. Quand cette dernière est dissoute fin 1942, il rejoint la 2e escadrille qu'il commande à partir de février 1943. Au mois d'avril, il reçoit ses galons de capitaine, mais deux semaines plus tard, le 2 mai 1943, il est tué en combat aérien par des LaGG-3. Il était alors titulaire de 10,5 victoires en 260 sorties.

Iikka Törrönen : 10

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
28.06.41	BW-384	SB-2bis	0,5
08.07.41	BW-384	I-153	1
11.07.41	BW-384	MiG-3	1
17.09.41	BW-385	MiG-3	2
09.01.42	BW-383	I-153	1
	BW-383	R-5	1
29.03.42	BW-380	R-5	0,5
10.03.43	BW-380	MiG-3	1
21.04.43	BW-380	LaGG-3	1
	BW-380	La-5	1

Mikko PASILA

Né en 1921, il est appelé pour son service militaire au début de 1940 et suit une école de d'officier de réserve. Sous-lieutenant, il sert d'abord au LLv 30 à la fin de l'été 1941 puis est muté à la 1/LLv 24 en décembre. Il doit cependant attendre huit autres mois pour obtenir sa première victoire. Il décroche ses galons de lieutenant en décembre 1943. Son score reste figé pendant plus d'un an, mais pendant la Grande offensive, il inscrit quatre autres avions soviétiques à son palmarès, qui s'arrête à 9 victoires obtenues en 200 sorties. En novembre 1944, il est démobilisé.

Mikko Pasila : 5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
13.10.42	BW-382	DB-3	1
22.10.42	BW-382	DB-3	1
23.11.42	BW-388	Pe-2	1
21.04.43	BW-388	Yak-1	1
04.05.43	BW-374	LaGG-3	1

Pekka J. Kokko

Pekka Kokko est né en 1918 et devient militaire de carrière. Il est sous-lieutenant en septembre 1937 et est muté au LLv 24 en mai 1939. Pendant la guerre d'Hiver, il est l'un des premiers pilotes à revendiquer une victoire aérienne et en mars 1940, son palmarès s'établit à 3,3 victoires. Deux semaines après l'armistice de mars 1940, il est promu lieutenant. Quinze mois plus tard, il fait office de second à la 2/LLv 24 avec lequelle il va remporter toutes ses victoires sur Brewster. Il totalise 13,3 victoires en 150 sorties. En novembre 1941, il quitte son unité pour rejoindre le KoeL, unité d'essai en vol à Tampere. Promu capitaine en juillet 1942, il prend le commandemant de cette unité par la suite et vole sur divers types d'avions dont le Myrsky. Le 19 février 1944, il se tue accidentellement à bord d'un avion d'entraînement Pyry.

Pekka Kokko : 10

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
29.06.41	BW-379	MBR-2	2
06.07.41	BW-379	MiG-3	0,5
08.07.41	BW-379	I-153	1
09.07.41	BW-379	I-153	1
21.07.41	BW-363	I-153	1
05.08.41	BW-379	I-153	1
12.08.41	BW-379	I-153	1
23.09.41	BW-364	I-16	1,5
26.09.41	BW-363	I-153	1

Urho K. Sarjamo

Urho Sarjamo est né en 1917. Il entre dans l'aviation en 1938 et termine sa formation de pilote en octobre 1940. Il reçoit ses galons de lieutenant en mars 1941 et est affecté à la 2/LLv 24 en juin 1941. il n'ouvre son palmarès qu'au mois de novembre 1941, mais ce n'est qu'en 1943 qu'il pourra l'allonger. En 1944, il pilote un Bf 109 avec lequel il obtient six victoires en trois jours en juin. Le 17 juin, il part de nouveau en mission, mais son avion et touché par des La-5 et explose avant qu'il n'ait pu s'en extraire.

Uhro Sarjamo : 6,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
04.11.41	BW-378	MiG-3	0,5
16.04.43	BW-386	LaGG-3	1
18.04.43	BW-386	LaGG-3	1
21.04.43	BW-386	LaGG-3	1
02.05.43	BW-386	LaGG-3	1
20.05.43	BW-386	LaGG-3	1
12.12.43	BW-386	Li-2	1

Olavi H. Lampi

Olavi Lampi est né en 1920. Il ne participe pas à la guerre d'Hiver, car il vient juste de commencer sa formation de pilote. À l'issue de celle-ci au printemps de 1941, il est muté au LLv 24 comme caporal-chef. On le retrouve à la deuxième escadrille.
Dès le déclenchement des hostilités il se fait remarquer en abattant deux SB-2 et un autre en participation. Cela lui vaut d'être promu sergent et en janvier sergent-chef. Il devient sergent-major en août 1943. Malgré ce début fulgurant, il mettra du temps avant d'obtenir d'autres succès. En avril 1944, il remporte l'une des dernière victoires du LLv 24 sur Brewster puis passe sur Bf 109 sur lequel il deviendra un as. Il termine la guerre avec 12,5 victoires en 268 sorties et quitte l'armée en 1946.

Olavi Lampi : 5,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
25.06.41	BW-354	SB-2bis	2,5
30.03.42	BW-354	Hurricane	2
02.04.44	BW-382	LaGG-3	1

Leo Ahokas

Né en 1915, il remplit ses obligations militaires dans l'aviation en 1935. Il suit tardivement une formation de pilote. Il est muté à temps dans une unité de combat, le LLv 32 avant la guerre de Continuation. En août il arrive à la 3/LLv 24 comme sergent; il restera dans cette escadrille pendant toute la guerre. Mais il doit attendre le mois de février 1942 pour ouvrir son score. En septembre, il reçoit ses galons de sergent-chef.
Il laisse le Brewster en même temps que son unité au printemps 1944 et pendant l'été 1944 il devient un as sur Messerschmitt. En novembre 1944 il est rendu à la vie civile. Son palmarès s'établit à 12 victoires en 189 sorties.

Leo Ahokas : 7

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
26.02.42	BW-364	MiG-3	1
16.08.42	BW-351	I-16	1
22.11.42	BW-351	Il-4	1
04.05.43	BW-351	I-153	1
20.05.43	BW-355	La-5	1
23.09.43	BW-355	LaGG-3	2

Yrjö O. Turkka

Né en 1909, Urjö est un sous-officier d'active. Il obtient ses ailes de pilote en 1930 et en mars 1939, il est adjudant, grade qu'il gardera pendant la durée de la guerre. Il rejoint le LLv 24 en janvier 1938 et il participe à la guerre d'Hiver avec la 1ère escadrille. Il remporte 4,5 victoires en deux mois de combat. Pendant la guerre de Continuation, il est versé à la 2e escadrille, puis quitte le LLv 24 pour le LLv 34 en avril 1943 avec lequel il va remporter trois victoires sur Messerschmitt. Il revient au LLv 24 en avril 1944, mais son palmarès ne progressera pas. Il totalise 17,5 victoires obtenues en 350 sorties. Turkka survit à la guerre et quitte l'armée en 1947.

Yrjö Turkka : 10

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
25.06.41	BW-351	SB-2bis	2
03.07.41	BW-351	I-153	1
13.07.41	BW-351	I-16	1
24.01.42	BW-352	I-15bis	1
		R-5	0,5
28.01.42	BW-357	R-5	1
01.02.42	BW-357	LaGG-3	1
30.03.42	BW-357	Hurricane	1
06.08.42	BW-357	Tomahawk	0,5
02.03.43	BW-355	I-153	1

Osmo K. Kauppinen

Né en 1916, c'est un officier d'active qui participe brièvement à la guerre d'Hiver comme sous-lieutenant au LLv 24.
Il entame la guerre de Continuation comme lieutenant au sein de la 3/LLv 24. Il quitte cependant le LLv 24 en mars 1942, le lendemain de sa dernière victoire, pour être affecté au KoeL, l'unité de test en vol de l'aviation militaire finlandaise. Il ne retournera pas au front. Il termine la guerre avec le grade de capitaine et avec 5,5 victoires en 67 sorties. Il quitte l'armée en 1948.

Osmo Kauppinen : 5,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
19.09.41	BW-379	SB-2bis	1
23.09.41	BW-368	I-16	0,5
17.12.41	BW-388	I-153	0,5
26.02.42	BW-388	MiG-3	1
09.03.42	BW-355	MiG-3	1
28.03.42	BW-366	I-153	1

Jouko A.A. Huotari

Joukko Huotari est né en 1918. C'est un sous-officier engagé qui est en cours de formation quand la guerre d'Hiver commence.
Il rejoint le LLv 24 en novembre 1940 avec le grade de caporal-chef. Il est intégré aux effectifs de la 3e escadrille qu'il ne quittera pas de toute la guerre. Peu après avoir obtenu sa première victoire, il est promu sergent. Il obtiendra ses promotions au rythme croissant de ses victoires et son dernier grade de la guerre, sergent-major, lui est accordé en octobre 1942.
Après être devenu un as sur Brewster, il le deviendra sur Messerschmitt sur lequel il vole à partir d'avril 1944. Après la guerre, il reste dans l'armée. Son palmarès s'établit à 17,5 victoires en 291 sorties.

Jouko Huotari : 9,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
19.07.41	BW-353	I-153	1
12.08.41	BW-353	I-153	1
23.09.41	BW-353	I-16	1
09.03.42	BW-380	MiG-3	1
28.03.42	BW-353	I-153	2
14.08.42	BW-353	Hurricane	1
16.08.42	BW-353	I-16	2
28.09.43	BW-355	LaGG-3	0,5

Kai K.J. Metsola

Né à Helsinki en 1915, Kai Metsola s'engage dans l'aviation avant la guerre et commence sa formation de pilote en 1936. Il ne la complète qu'après l'armistice de 1940 et rejoint le LLv 24 en juillet 1941 comme sous-lieutenant et intègre la 1ère escadrille. Il est promu lieutenant en mars 1942.
Il y combat pendant toute la guerre, d'abord sur Brewster puis sur Messerschmitt Bf 109, avec lequel il obtiendra quatre victoires. Il quitte l'armée en novembre en 1944 après avoir revendiqué 10 victoires en 296 sorties.

Kai Metsola: 6

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
18.08.41	BW-390	I-153	0,5
06.09.41	BW-390	SB-2bis	1
15.10.41	BW-390	SB-2bis	1
31.08.42	BW-375	I-153	0,5
30.10.42	BW-375	I-16	1
18.04.43	BW-356	Yak-1	1
09.11.43	BW-367	Yak-7B	1

Joel A. Savonen

Joel Savonen est né en 1914. Il s'engage tôt dans l'aviation militaire et est sous-lieutenant alors qu'il vient tout juste d'avoir 19 ans. En décembre 1939, on le retrouve au LLv 26 mais il ne remporte aucune victoire. C'est pendant la guerre de Continuation qu'il ouvre son score. Il est alors à la 1/LLv 24 avec le grade de lieutenant. Il y reste pendant toute la guerre. Il quitte l'armée en novembre 1944 avec un palmarès de 9 victoires en 313 sorties.

Joel Savonen : 8

Date	Matricule	Type	Nbre
16.07.41	BW-361	I-16	1
06.10.41	BW-362	SB-2bis	0,5
08.07.42	BW-392	Il-2	1
18.08.42	BW-375	I-16	1
25.10.42	BW-375	Hurricane	1
18.04.43	BW-375	Yak-1	2
19.04.43	BW-375	Pe-2	0,5
20.08.43	BW-375	LaGG-3	1

Per E. Sovelius

Né en 1914, il s'engage dans l'aviation en 1933 et devient pilote trois ans plus tard. Il est alors sous-lieutenant et reçoit ses galons de lieutenant en mai 1938. Il est déjà pilote au LLv 24 depuis un an. Pendant la guerre d'Hiver, il est second à la 4/LLv 24. Il remporte 7,5 victoires pendant cette première campagne. Au début de la guerre de Continuation, il commande la 4/LLv 24 et il est promu capitaine en août 1941.

En février 1942, il quitte le LLv 24 pour prendre en charge différentes tâches à l'arrière. Il retourne cependant au front au mois de mai 1944 avec le grade de commandant pour prendre sous ses ordres le HLeLv 28, commandement qu'il gardera jusqu'à la fin de la guerre. Mais il ne remportera plus aucune victoire après le 6 février 1942. Il quitte l'armée en mai 1945 avec un palmarès de 14,5 victoires et 257 sorties.

Per Sovelius : 7

Date	Matricule	Type	Nbre
30.06.41	BW-378	MBR-2	1
09.07.41	BW-378	I-153	1
22.07.41	BW-378	MiG-3	1
10.08.41	BW-378	MiG-3	1
07.10.41	BW-378	I-16	1
09.01.42	BW-378	R-5	1
06.02.42	BW-378	MiG-3	1

Eino I. Peltola

Eino Peltola est né en 1920. Il entame son cours de pilote en septembre 1939 et est versé au LLv 24 en juin 1941 à l'issue de sa formation. Il reçoit ses galons de sergent le mois suivant. Malgré de nombreuses missions en 1941, la chance ne lui sourit qu'au début de 1942 et son palmarès va augmenter doucement. Il est récompensé en mai 1942 en étant promu sergent-chef, grade qu'il va garder toute la guerre. En février 1943, il quitte le LLv 24 pour rejoindre le LLv 34 sur Bf 109, unité avec laquelle il remporte quatre autres victoires. Il est tué en combat aérien par des La-5 le 2 avril 1944. Son palmarès s'établissait alors à 11 victoires en 200 sorties.

Eino Peltola : 7

Date	Matricule	Type	Nbre
28.02.42	BW-352	Hurricane	1
30.03.42	BW-379	Hurricane	2
06.04.42	BW-379	Hurricane	2
18.05.42	BW-356	Pe-2	1
08.06.42	BW-357	Hurricane	1

Viktor Pyötsiä

Viktor Pyötsiä est né en 1909. Militaire de carrière, il reçoit ses galons d'adjudant en mars 1939, grade qu'il gardera jusqu'à la fin de la guerre. C'est aussi à cette époque qu'il est muté au LLv 24. Il remporte 7,33 victoires pendant la guerre d'Hiver ce qui fait de lui l'un des premiers as finlandais de cette période. Après le Brewster, il vole sur Messerschmitt avec lequel il devient un as et remporte sa dernière victoire le 3 juillet 1944; mais est aussi abattu et blessé le même jour. Son palmarès fait état de 21,33 victoires et 437 sorties. Il quitte l'armée en juillet 1945.

Viktor Pyötsiä : 8,5

Date	Matricule	Type	Nbre
30.06.41	BW-376	Ar-2	1
08.07.41	BW-376	I-153	2
18.08.41	BW-376	I-153	0,5
27.09.41	BW-376	I-153	0,5
06.10.41	BW-376	SB-2bis	0,5
15.10.41	BW-376	SB-2bis	1
18.04.43	BW-382	La-5	1
		Yak-1	1
09.03.44	BW-375	Li-2	1

Olavi K. Puro

Olavi Puro est né en 1918 à Helsinki. Il entame son cours de pilote en octobre 1940 et devient sous-lieutenant en février 1941. À l'issue de sa formation en juin 1942, il est muté au LLv 24. Il n'y reste que trois mois pour rejoindre le LLv 6. Il vole sur I-153 et obtient deux victoires. En novembre, il se retrouve au LLv 30 puis revient au LLv 24 en avril 1943, groupe qu'il ne quittera plus. Il reçoit ses galons de lieutenant en octobre 1943.
C'est surtout sur Bf-109 qu'il va percer. Toujours avec la 2e escadrille, il va revendiquer 25,5 victoires en cinq semaines pendant la Grande offensive. Il quitte l'armée en novembre 1944 avec 33 victoires et 207 sorties.

Olavi Puro : 5,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
21.04.43	BW-387	La-5	1
		LaGG-3	1
02.05.43	BW-387	LaGG-3	2
20.05.43	BW-365	LaGG-3	0,5
05.06.43	BW-365	Yak-1	1

Turo T. Järvi

Turo Järvi est né en 1919. Il intègre en juin 1940, le LLv 30, à l'époque une unité d'entraînement, avec le grade de caporal-chef. Sa formation de pilote terminée en août 1941, il rejoint le LLv 24 qu'il ne quittera pas jusqu'à la fin de la guerre, d'abord avec la 4/LLv 24 puis avec la 2/LLv 24. Après avoir obtenu ses deux premières victoires, il est promu sergent. À la fin de l'année suivante, il est sergent-chef. Il passe sur Messerschmitt au printemps de 1944 et en un mois, il va remporter 14 victoires. Il quitte l'armée en novembre 1944 avec le grade de sergent-major, 247 sorties et 23,5 victoires aériennes.

Turo Järvi : 9,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
07.10.41	BW-393	I-153	1
26.10.41	BW-383	MiG-3	1
06.08.42	BW-377	I-16	1
22.11.42	BW-377	Spitfire	1
10.03.42	BW-377	LaGG-3	1
18.04.43	BW-377	LaGG-3	2
21.04.43	BW-377	Yak-1	1
02.05.43	BW-377	LaGG-3	0,5
05.06.43	BW-377	Yak-1	1

Viljo I. Kauppinen

Viljo Kauppinen est né en 1920. Il entame son cours de pilote peu après la fin de la guerre d'Hiver et arrive au LLv 24 en décembre 1941. En mars 1942 il reçoit ses galons de sergent. Il reste tout au long de la guerre avec la 3e escadrille, volant sur Brewster puis sur Messerschmitt à partir du printemps 1944. Il est promu sergent-chef en décembre 1943, son dernier grade. Il termine la guerre sur un lit d'hôpital après avoir été blessé au combat le 7 juin 1944. Son palmarès s'établit alors à 7,5 victoires remportées en 110 sorties. Il quitte l'armée en décembre 1945.

Viljo Kauppinen : 6,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
14.08.42	BW-351	Hurricane	1
23.02.43	BW-357	I-16	2
18.05.43	BW-357	Yak-1	1
20.08.43	BW-368	LaGG-3	1,5
21.03.44	BW-357	Il-2	1

Emil O. Vesa

Emil Vesa est un Carélien de Vyborg né en 1912. Réserviste dans l'armée, il fait le début de la guerre d'Hiver comme chauffeur avant d'être accepté dans l'aviation en février 1940. Il reçoit ses galons de sergent qu'en octobre 1941 et rejoint la 3/LLv 24 en décembre. Il y reste pendant toute la guerre. Six mois plus tard, il obtient son premier succès et à l'automne 1942, il est promu sergent-chef. Ses galons de sergent-major viendront en juillet 1944. Son score monte lentement, obtenant 10,5 victoires en deux ans; il montera en flèche quand il passera sur Messerschmitt en 1944.
Il survit à la guerre avec 30,5 victoires en 198 sorties. Il quitte l'armée en novembre 1944.

Emil Vesa : 10,5

Date	*Matricule*	*Type*	*Nbre*
25.06.42	BW-353	Hurricane	1
18.08.42	BW-351	I-16	1
02.03.43	BW-351	I-153	1
21.04.43	BW-351	Yak-1	1
20.05.43	BW-357	La-5	1
30.05.43	BW-357	La-5	0,5
		LaGG-3	1
10.08.43	BW-357	Il-2	1
20.08.43	BW-357	LaGG-3	1,5
23.09.43	BW-357	La-5	0,5
10.11.43	BW-393	Yak-1	1

CHAPITRE III
LE BREWSTER F2A-2 ET EXPORTS

AN185

BREWSTER XF2A-2 et F2A-2

La VF-2 est la deuxième et dernière unité de chasse de l'USN à prendre en compte le F2A-2. Cette flottille a remplacé le mât d'antenne de fuselage habituel par un autre plus discret situé sur l'aile gauche à partir du début 1941. Les pilotes avaient constaté que de sérieuses vibrations apparaissaient lors de piqués prononcés.

En mars 1939, l'USN ayant demandé à Brewster d'améliorer le F2A, le XF2A-1 est modifié en XF2A-2 au cours du printemps de 1939. Cette amélioration consite au montage d'un Wright *Cyclone* R-1820-40 de 1 200 ch. Ce moteur étant plus gros, le capot doit être redessiné. Il est plus large et modifié pour améliorer le refroidissement des cylindres. Les tuyères d'échappement sont déplacées. Une nouvelle hélice Curtiss Electric remplace la Hamilton Standard du premier modèle. Elle dispose aussi d'une nouvelle casserole qui est caractéristique de cette version.

Cependant, le montage de ce moteur a des conséquences indirectes et le constructeur doit recalculer le centre de gravité, le R-1820-40 pesant 150 kg de plus. De ce fait, le fuselage est raccourci de quelques centimètres en avant des ailes. La fenêtre ventrale est aussi modifiée pour améliorer la visibilité vers l'arrière. Enfin, l'armement est composé de quatre mitrailleuses de 0.50 in (12,7 mm), deux sur le capot et deux dans les ailes. En fait, seuls les treize derniers seront ainsi équipés à la sortie d'usine, les autres, qui ne disposaient que des mitrailleuses de capot, verront leurs mitrailleuses d'ailes montées en unité. Le XF2A-2 peut aussi transporter deux bombes de 100 livres (45 kg) sous les ailes après l'installation de deux râteliers situés juste après le train d'atterrissage.

Les tests sont menés au cours de l'été 1939 et ils s'achèvent au cours de l'automne. Si la vitesse de pointe passe à 344 mph (521 km/h), le XF2A-2 est moins maniable que le F2A-1 et monte moins vite. Malgré cela, l'USN confirme son intention de recevoir ses F2A-2 le plus vite possible en complément de

Le XF2A-2 en vol. Le nouveau moteur change la silhouette du Buffalo. Ce sera la version la plus réussie du F2A. (Archives Blitz Publications).

Caractéristiques principales du F2A-2

Moteur
Un Wright R-1820-40 Cyclone de 1 200 ch au décollage, 9 *cylindres en étoile refroidis par air.*

Dimensions
Envergure : 10,69 m (35 ft)
Longueur : 7,80 m (25 ft 7 in)
Hauteur : 3,66 m (12 ft)

Poids
À vide : 2 076 kg (4 576 lb)
Normal en charge : 2 697 kg (5 945 lb)

Performances
Vitesse max : 521 km/h à 5 029 m (324 mph à 16 500 ft)
Taux de montée : 762 m/min (2 500 ft/min)
Plafond pratique : 10 360 m (34 000 ft)
Autonomie à la vitesse de croisière : 6h30

Armement
Deux mitrailleuses de capot de 0.50 in (12,7 mm) à 500 cpa et deux autres dans les ailes à 200 cpa. Possibilité d'emport de deux bombes de 100 lb (45 kg) sous les ailes.

la première commande (BuAer 1397 à 1439). La guerre ayant éclaté en Europe, le rééquipement des flottilles de l'USN s'impose maintenant plus que jamais. Mais des considérations politiques vont faire que la commande belge va passer en premier et l'USN percevra ses F2A-2 entre septembre et novembre 1940, soit un an après la date prévue.

Le F2A-2 au pluriel

Si le F2A-1 a partiellement équipé une unique flottille de l'USN, le F2A-2 va être mis en ligne au sein de deux unités, la VF-3 (USS *Saratoga*) et la VF-2 (USS *Lexington*). Ces deux flottilles prennent en compte presque en même temps leur appareils, avec une légère avance pour la VF-3 qui a dû laisser partir ses F2A-1. Les huit premiers F2A-2 (BuAer 1398-1405) arrivent entre le 13 septembre et le 7 octobre 1940. La dotation est compétée entre le 29 octobre et le 28 novembre (BuAer 1424-1425, 1427-1437) et à cette date la VF-3 dispose de 21 F2A-2, soit dix-huit en dotation et trois en volant.

Pour la VF-3, les choses se passent en douceur. Si elle déplore sept accidents en 1940 et douze en 1941, elle ne perd aucun avion. La plupart des pilotes, déjà habitués au F2A-1, ne commettent pas les mêmes erreurs que leurs collègues de la VF-2 et les pertes sont donc moins dramatiques. La VF-3 ne garde pas longtemps ses F2A-2, car dès l'été 1941 elle commence à recevoir des Grumman F4F. Les F2A-2 quittent peu à peu l'unité et les deux derniers (BuAer 1421 et 1434) partent le 17 septembre.

Entre-temps, la VF-2 a commencé à s'équiper pour laisser tomber ses antiques biplans F2F-1. Elle perçoit d'abord les BuAer 1406-1423, puis les deux derniers du lot (BuAer 1438-1439) le 10 décembre 1940. La VF-2 aligne alors vingt F2A-2 (dix-huit plus deux en réserve). Deux F2A-2, soit les BuAer 1397 et 1426, ne sont pas mis en dotation normale et servent pour des tests à Anacostia.

Contrairement aux pilotes de la VF-3 qui ont tous volé sur Brewster, ceux de la VF-2 n'ont rien connu de plus moderne que le F2F-1. Les premiers vols donnent aux pilotes la même sensation qu'un coup de pied dans le derrière. C'est pour cette raison que la VF-2 va passer quatre mois à terre à effectuer des exercices intensifs d'appontage.

Très vite les premiers incidents interviennent. Le 10 décembre, le *AMM1c* T.F. Cheek endommage son train lors d'un appontage simulé un peu brutal. Trois autres connaissent la même mésaventure avant l'embarquement. Hormis quelques autres incidents mineurs, la transition s'est déroulée sans grosse casse, à l'exception d'un accident qui a entrainé la perte de l'avion. À cette époque, l'USN inclut des séances d'entraînement au bombardement en piqué. Le 29 janvier 1941, le *RM1C* G.W. Brooks effectue un piqué avec une inclinaison de 45°. Lors de la ressource, le F2A-2, qui a atteint la vitesse de 650 km/h, frôle les 6g. Brooks ressent une secousse et a la grande surprise de constater que ses ailerons ont disparu et que les saumons d'ailes ont été pliés ! Brooks n'a pas d'autre choix que d'évacuer son avion qui, devenu incontrôlable, va se perdre dans la mer.

La VF-2 part finalement en croisère en mars 1941 sur son porte-avions, l'USS *Lexington*. Croisant dans les eaux de Hawaii au cours des cinq mois suivants, la VF-2 va subir une série d'incidents, une dizaine au total, mais aucun accident. L'USS *Lexington* revient à San Diego à la fin du mois d'août 1941 et la VF-2, débarquée, se sépare bientôt de ses F2A-2 pour prendre en compte des F2A-3. Au 7 octobre, les F2A-2 ont quitté l'unité, à l'exception du BuAer 1402 qui reste dans l'inventaire de la VF-2 jusqu'au 7 janvier 1942.

Alors que la VF-3 commence à se séparer de ses F2A-2, Brewster, selon les instructions de l'USN, a transformé les anciens F2A-1 en F2A-2. Huit sont directement affectés à la VS-201 (USS *Long Island*) à partir du 11 juin 1941, tandis que l'autre partie de la VS-201 conserve ses SBC-4. Cependant, ils n'y restent pas très longtemps et tous quittent l'unité entre la fin octobre et le 15 novembre. Pendant ce bref temps de service avec la VS-201, un seul F2A-2 a été victime d'un accident, le 3 juillet 1941 (BuAer 1386).

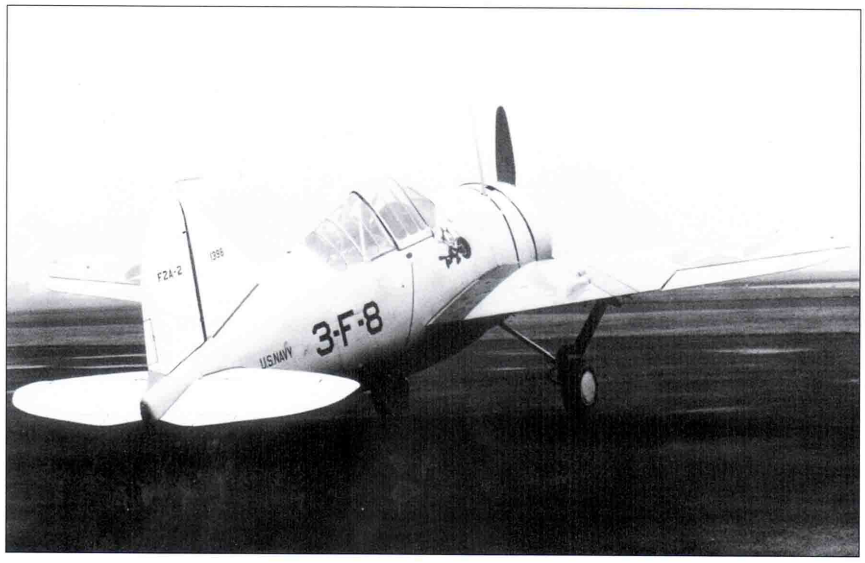
Le 1er octobre 1941, le F2A reçoit le nom de baptême officiel de « Buffalo ».

Liste des radiations du F2A-2

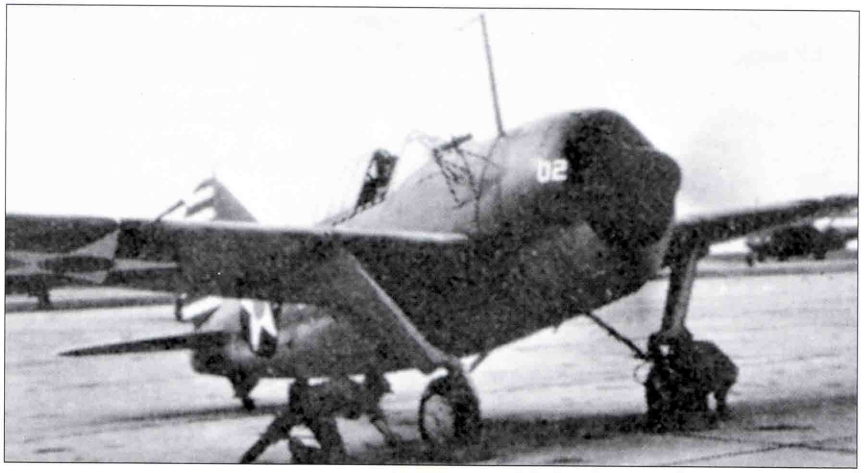
Date	*BuAer*	*Pilote*	*Unité*
29.01.41	1407	RM1C G.W. Brooks	VF-2
30.10.41	1427	Ens. T.F.J. Foster (†)	Miami
19.11.41	1425	2Lt. G.S. Roach (†)	Miami
04.12.41	1435	2Lt. A.W. Jaworski (†)	Miami
22.12.41	1437	2Lt. W.B. Sandoval	Miami
09.02.42	1395	Cad. R.I. Jones (†)	Miami
28.02.42	1394	Sub-Lt (RN) P.F. Tyler (†)	Miami
02.03.42	1403	2Lt. H.E. Roach	VMF-122
15.03.42	1418	2Lt. F.E. Pierce	Miami
06.07.42	1436	Ens. L.R. Peretto (†)	Conv.
10.07.42	1415	Ens. D.W. Ingram	Conv.
02.09.42	1438	Sub-Lt (RN) B.J. Scott	Miami
05.09.42	1428	Ens. E.J. Earl	Conv.
28.09.42	1416	Lt. J.E. Parks	Miami
14.10.42	1400	2Lt. J.F. Connally	Miami
20.10.42	1430	1Lt. B.G. Myking	VMD-154
29.10.42	1411	Ens. J.H. Keith	Miami
04.12.42	1429	2Lt. E.J. Herman	Miami
05.12.42	1419	Ens. W.P. White	Miami
17.12.42	1410	Sub-Lt (RN) B.F. Hicks	Miami
06.02.43	1412	Ens. L.M. Blodget	Miami
28.02.43	1387	Ens. J.W. Crutcher (†)	Miami
24.07.43	1439	TSgt E.J. Purvis	Miami

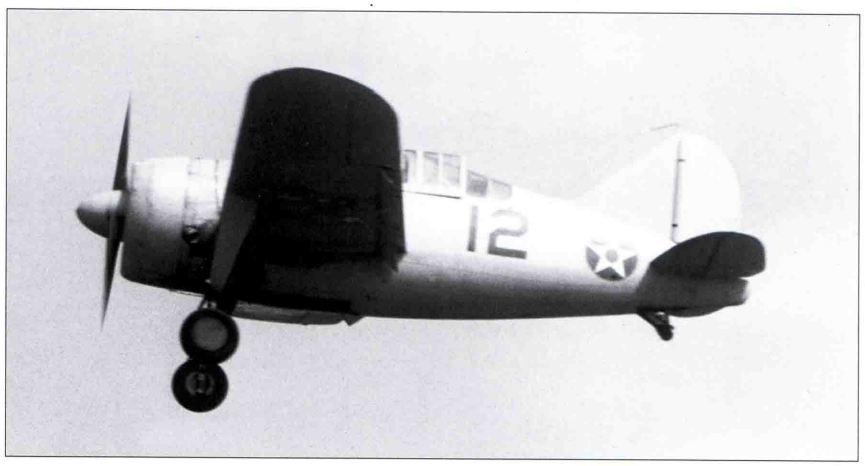
Le début de la retraite

Comme à partir du milieu de 1941 le F2A-2 n'est plus considéré comme le chasseur standard de l'USN et que toutes les unités de chasse volent déjà sur Grumman F4F ou sont en voie de le faire, le F2A-2 se retrouve tout naturellement chez



La VF-3 échange ses F2A-1 pour des F2A-2 à partir de l'automne 1940 mais s'en sépare après moins d'un an d'utilisation.





les Marines. Une bonne trentaine vont ainsi être pris en compte par les unités de chasse des Marines (VMF) qui sont d'ailleurs en pleine expansion. Les F2A-2, dont une douzaine sont équipés de matériel photographique (F2A-2P) [8], vont tourner au sein des unités de chasse entre août 1941 et octobre 1942. Ils viennent souvent en complément d'effectif de l'unité et n'en constituent jamais l'équipement principal. Ils sont d'ailleurs disséminés par deux ou trois. Les VMF-111, 112, 121, 122, 211, 212, 221 et 222 comptent parmi les unités qui reçoivent des F2A-2, tandis que la VMO-251 touche des F2A-2P. Quelques-uns se retrouvent aussi au *Marine Air Group* 11 (MAG-11). Malgré l'époque un peu fébrile, les accidents ne donnent lieu qu'à une seule radiation définitive.

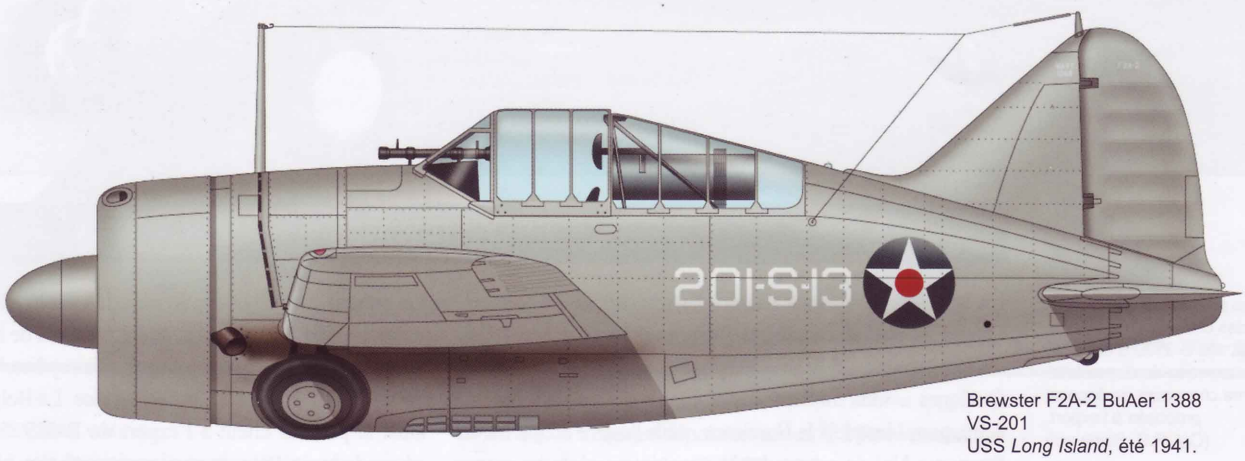
Plus inhabituelle est la prise en compte d'au moins trois F2A-2P par la VMD-2, unité de reconnaissance photographique. Les BuAer 1420, 1422 et 1434 apparaissent à un moment ou à un autre dans les inventaires de la VMD-2, unité créée en avril 1942. À cette époque, l'USMC veut que chaque *Marine Aircraft Wing* dispose de sa propre unité de reconnaissance en vue de fournir des photos aux unités amphibies des Marines. Trois Buffalo, ainsi que deux SNJ-3, sont utilisés pour mettre au point les tactiques. Cet entraînement ne se fait pas sans casse, puisque deux accidents mineurs sont enregistrés, le BuAer 1422 le 11 juin 1942 (*2nd Lieutenant* H. E. Railback) et le 4 juillet (*2nd Lieutenant* L.H. Stewart). L'engagement au combat de la VMD-1 sur F4F convainc les responsables de l'USMC qu'ils ont aussi besoin d'un avion de reconnaissance à long rayon d'action. À l'été 1942, la VMD-2 est avertie qu'elle sera prochainement transformée sur PB4Y-1 Liberator. Rebaptisée VMB-254, puis VMD-154, elle abandonne ses F2A-2P en octobre 1942, non sans un ultime accident qui se termine par la radiation du BuAer 1430 contraint à un atterrissage forcé sur une plage près de San Diego à la suite d'une panne de moteur (*1st Lieutenant* B.G. Myking).

La plupart des F2A-2 vont finir leur carrière à Miami pour former les futurs pilotes. Dès l'automne 1941, ils sont pris en compte par l'*Advanced Carrier Training Group* (ACTG) à San Diego ou par le *Fighter OTU* de Miami, base qui est souvent leur dernière affectation après leur retrait du ACTG. Une trentaine seront ainsi utilisés. À partir de la fin de l'automne 1943, les F2A-2 survivants, usés, commencent à être radiés et à l'été suivant, il n'en reste plus un à Miami. Seule reste une poignée de machines utilisée par différentes bases pour des essais. Au 31 décembre 1944, il ne reste plus qu'un seul F2A-2 (BuAer 1406), qui sera radié des listes le 30 juin 1945.

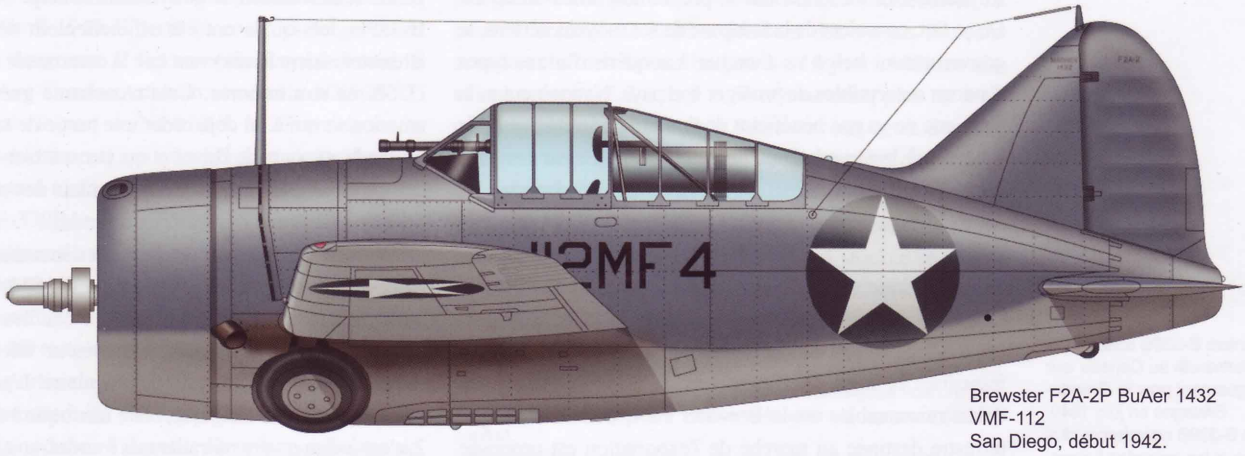
[8] On connaît au moins les BuAer 1398, 1399, 1402, 1412, 1415, 1417, 1418, 1420, 1421, 1424, 1428, 1430 et 1432.

De haut en bas :
Passage en revue des principales unités de l'USN qui ont utilisé le F2A-2, par ordre de mise en service. Tout d'abord la VF-3 qui repeint ses appareils en *Light Grey* au cours du premier semestre 1941, puis la VS-201 qui mettra en ligne les anciens F2A-1 reconditionnés pour quelques semaines seulement avant d'être versés à l'USMC.
Comme beaucoup d'avions déclassés, les F2A-2 se retrouveront dans les unités d'entraînement à la chasse où ils formeront une bonne partie des pilotes de l'USN et de l'USMC et même de la FAA. Le F2A-2 ne connaîtra finalement pas le baptême de feu avec les Américains.

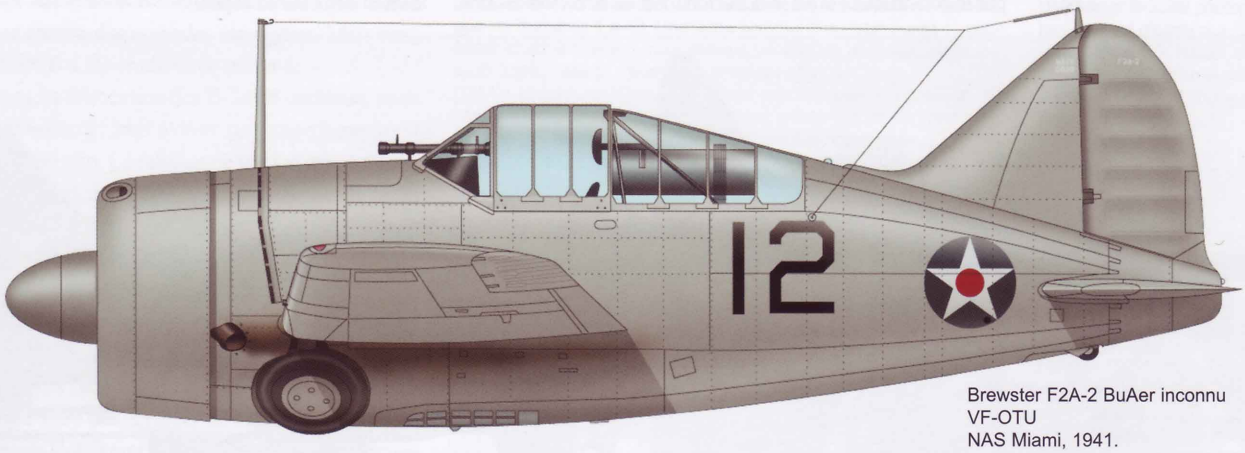
Brewster F2A-2 BuAer 1398
VF-3
USS *Saratoga* , novembre 1940.



Brewster F2A-2 BuAer 1388
VS-201
USS *Long Island*, été 1941.

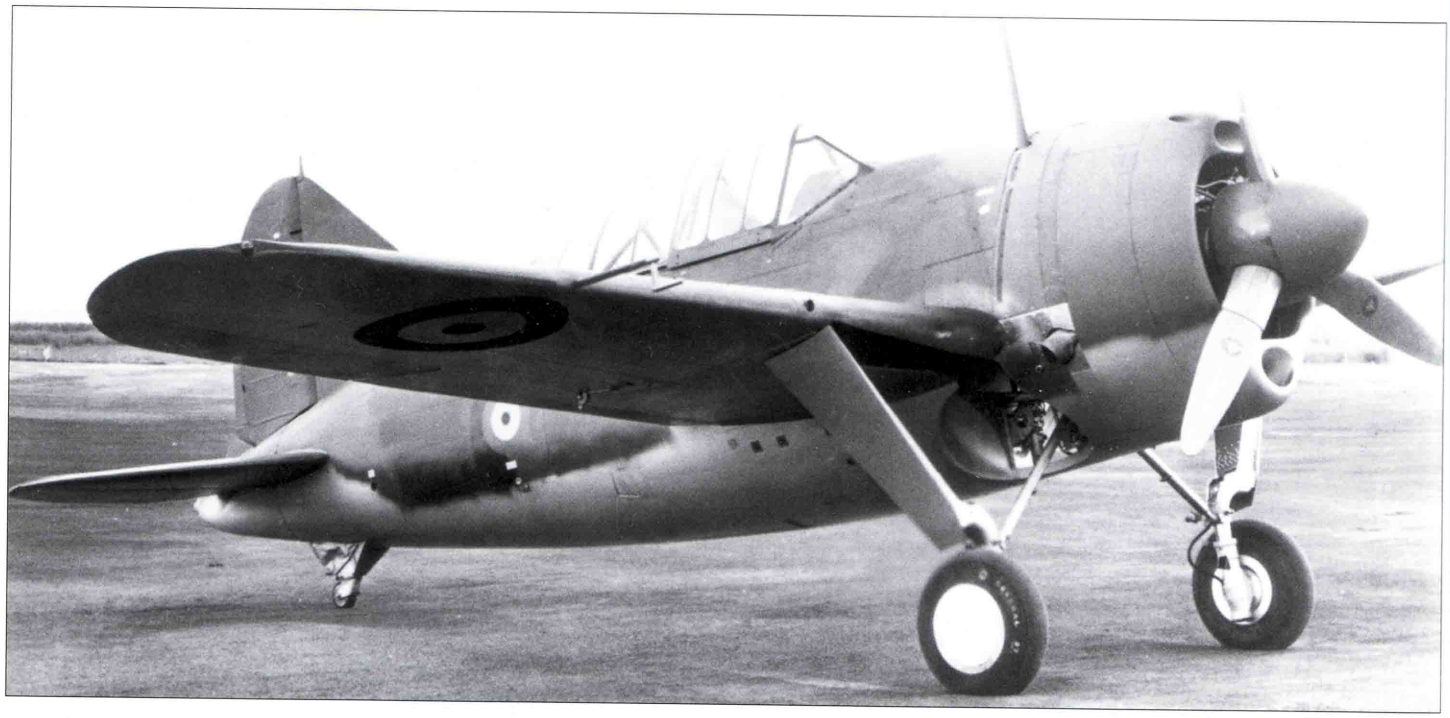


Brewster F2A-2P BuAer 1432
VMF-112
San Diego, début 1942.



Brewster F2A-2 BuAer inconnu
VF-OTU
NAS Miami, 1941.

© P-A. Tilley - 2004



L'un des premiers B-339B sortis des chaînes de montage. L'achat des B-339B a été dicté par le manque de disponibilité des autres chasseurs américains proposés à l'export. (Col. R.C. Sturtivant)

BREWSTER 339B

La Belgique, premier client à l'export

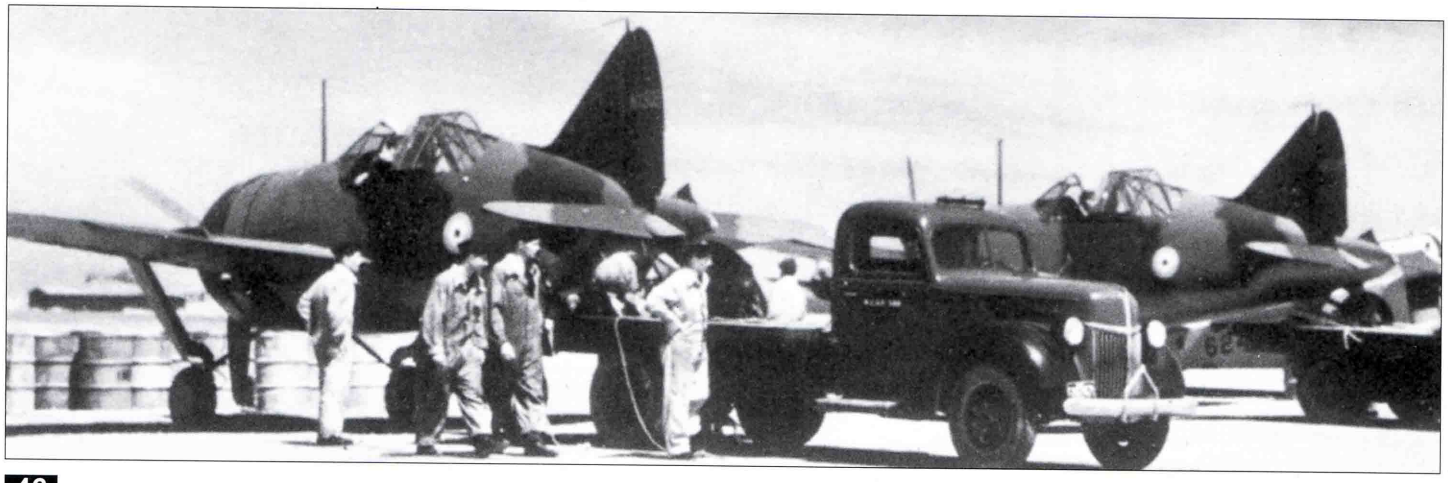
Quand la guerre éclate en Europe en septembre 1939, l'Aéronautique militaire belge est peu et mal armée. Quelques avions modernes sont en service ou vont bientôt l'être, parmi lesquels le Hurricane, mais l'entrée en guerre du Royaume-Uni va suspendre le programme alors en cours. De ce fait, conscient de la faiblesse de ses moyens aériens, le gouvernement belge va chercher à acquérir d'autres types d'avions susceptibles de protéger son pays. Nation neutre, la Belgique ne va pas bénéficier de la même priorité que celle accordée à la Grande-Bretagne et à la France par les pays non belligérants intéressés par l'exportation d'avions de combat. C'est ainsi que, pour les Belges, le choix sera très réduit.

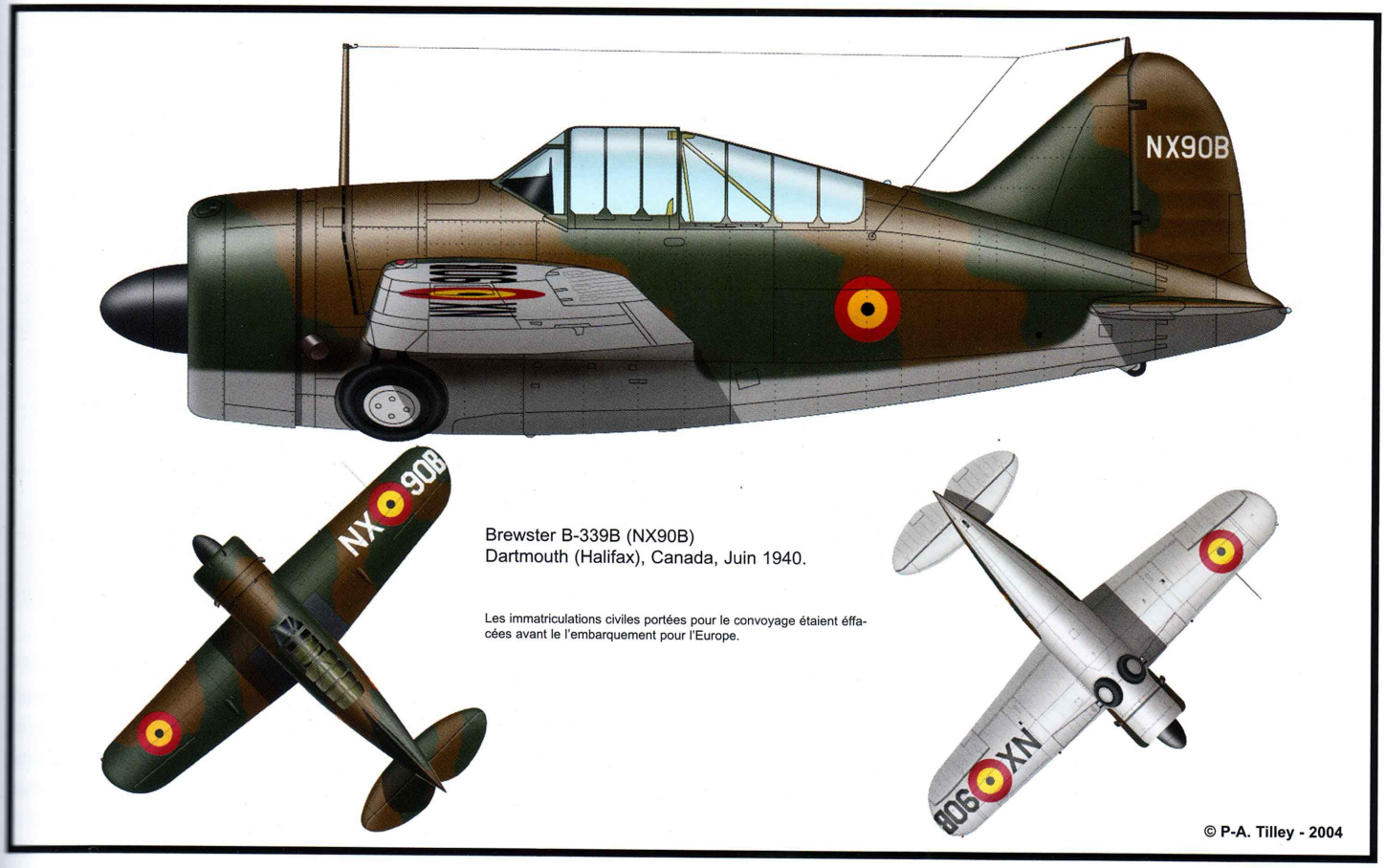
Si la Belgique se tourne essentiellement vers l'Italie, à la recherche de précieuses devises, elle contacte aussi l'industrie américaine qui est déjà submergée par les commandes françaises et anglaises. Le seul avion disponible dans des délais raisonnables est le Brewster F2A, dont une version terrestre destinée au marché de l'exportation est proposée par le constructeur sous la dénomination de Brewster B-339.

Un contrat est finalement signé le 11 décembre 1939 pour la livraison de 40 machines et de l'équivalent de huit avions de rechange qui doivent remplacer les Fairey Fox VIC des escadrilles 5/III/2 et 6/III/2 alors en service. La Belgique devient ainsi le premier client à l'export du B-339 [9]. Devant l'urgence de la situation, le gouvernement belge obtient que ses B-339B, tels qu'ils ont été officiellement dénommés par Brewster, soient livrés avant que la commande des F2A-2 de l'USN ne soit honorée. Cela n'enchante guère la Marine américaine qui a dû déjà céder une partie de ses F2A-1 à la Finlande au cours de l'hiver et qui pensait bien percevoir ses avions à partir du printemps 1940; mais des considérations politiques font que l'USN devra attendre.

Le Brewster B-339B est une version dénavalisée du F2A-2, équipée d'un moteur Wright *Cyclone* R-1820-G105 réservé à l'exportation et développant 1 100 cv au lieu des 1 200 cv pour la version américaine. Le viseur télescopique est remplacé par un viseur plus rudimentaire. L'armement, qui doit être monté en Belgique, reste identique à celui du F2A-2, c'est-à-dire quatre mitrailleuses lourdes, soit deux dans les ailes et deux sur le capot.

Les derniers B-339B attendent à Dartmouth au Canada leur embarquement pour la Grande-Bretagne en juin 1940. Les B-339B ne voleront plus sous les cocardes belges. (DND)





Brewster B-339B (NX90B)
Dartmouth (Halifax), Canada, Juin 1940.

Les immatriculations civiles portées pour le convoyage étaient effacées avant le l'embarquement pour l'Europe.

© P-A. Tilley - 2004

Sortie des premiers avions

Le B-339B n° 1 sort des usines Brewster de Newark, près de New York, en avril 1940. Il porte les cocardes belges et un camouflage à deux tons. Il fait son premier vol d'essai le même mois avec l'immatriculation provisoire NX56B [10]. Cet avion quitte le port de New York le 27 avril pour la Belgique. Les événements qui interviennent moins de deux semaines plus tard font que le bateau dans lequel se trouve ce premier B-339B est dérouté vers Bordeaux, où la présence de l'appareil est signalée, toujours en caisses, le 28 mai 1940. Il est par la suite capturé par les Allemands lorsqu'ils investissent la ville et rapatrié en Allemagne. Il semble qu'il n'ait pas été testé en vol, puisque les Américains ont retrouvé une partie de son fuselage dans une sorte de décharge à Darmstadt en 1945, portant encore la cocarde belge de taille réduite. S'il avait dû voler au-dessus de l'Allemagne, les Allemands n'auraient sûrement pas laissé cet avion porter encore des cocardes étrangères. Mais sans nul doute, le B-339B a été étudié avec minutie.

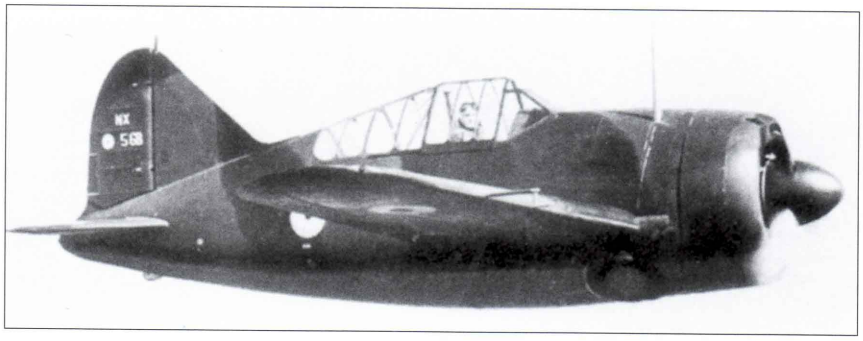
Pendant ce temps, la fabrication des B-339B continue, mais le rythme est assez lent : huit avions sont réceptionnés en mai et vingt-deux en juin. Le reliquat de neuf avions est livré en juillet. Le déclenchement de l'offensive allemande le 10 mai 1940 va modifier quelque peu le déroulement des livraisons; entraînés dans la tourmente, les Belges se retrouvent de fait alliés des Anglais et des Français. Première conséquence, les B-339B vont bénéficier des mêmes moyens de transport que les Britanniques et les Français. Au lieu de partir par mer depuis New York, tous les avions belges sont acheminés par la voie des air vers la base canadienne de Dartmouth, près de Halifax au Canada où ils sont embarqués pour l'Europe [11].

Le fait que la Belgique dépose les armes le 28 mai ne change pas grand-chose pour les B-399B. Malgré le calendrier, la priorité accordée à l'embarquement des avions français retarde celui des avions belges. Le 16 juin 1940, les six avions prévus (n° 2 à 5, 8 et 9) une semaine plus tôt sont embarqués sur le porte-avions *Béarn* en compagnie d'avions français à destination de la France. Mais en cours de route, la France signe l'armistice et le 20 juin, le *Béarn* et le *Jeanne d'Arc* reçoivent l'ordre de rejoindre la Martinique où ils débarquent leur cargaison. Celle-ci y est stockée en attendant l'évolution de la situation.

[9] Si la Belgique est le premier client à l'export du B-339, il semble que la Pologne ait été prête au cours de l'été 1939 à l'achat de 250 machines dont la plupart auraient été construites sous licence. Les événements de septembre 1939 empêcheront la signature de tout contrat.

[10] NX traduit son caractère provisoire, 56 signifiant la 56e cellule du modèle et B Brewster. Pour les Belges, les avions ne portent que les numéros 1 à 40. Une lettre commune au type aurait dû précéder chaque numéro mais aucune ne semble avoir été attribuée au B-339B, celui-ci n'étant pas entré en service.

[11] La commision d'achat française aux États-Unis signale le 19 mai par télégramme le départ de deux autres avions de New York « début mai », mais cette information semble non fondée.



Le premier B-339B photographié lors d'un vol d'essai aux États-Unis. Même s'ils étaient arrivés à temps, les B-339B n'auraient pas pû faire grand chose pour éviter le désastre. (Brewster)

Quand les B-339B arrivent en Grande-Bretagne, la RAF en profite pour les tester sans délai dans le but de savoir ce qui l'attend avec les B-339E qu'elle a commandés. Ainsi, les B-339B se retrouvent dans différentes unités d'essai en vol aux côtés d'autres types d'avions que l'on peut voir en arrière plan, un Martlet fraîchement arrivé et un DB-7 d'origine française. (Imperial War Museum)

Les Belges vont tenter de récupérer les avions qu'ils ont payés et qui sont toujours la propriété de leur gouvernement, désormais en exil à Londres. Plusieurs approches sont faites en 1940 et 1941 auprès du gouvernement de Vichy qui restera sourd à leurs demandes. L'entrée en guerre des États-Unis en décembre 1941 va changer le sort de ces machines. Deux cellules, les n° 5 et 8, sont détruites le 12 mai 1942 dans la précipitation, les quatre autres échappant de peu à la destruction. Mais leur état est de toute manière très mauvais, le stockage au grand air des Caraïbes pendant près de deux ans ayant fortement corrodé cellules et hélices. Le passage des Antilles du côté des Alliés en juin 1943 ne change rien au sort des B-339B restants et une inspection, réalisée peu de temps après, signale que seuls les moteurs sont encore récupérables. Ces derniers sont alors envoyés en Afrique du Nord pour être remis en état, tandis que les cellules sont envoyés à la ferraille [12].

Le AS426 roule pour une évaluation en vol. La fiche individuelle de l'avion ne donnant aucun mouvement connu au cours de sa carrière jusqu'à sa radiation le 28 mars 1942 (!), il est difficile de dire à quelle unité il était rattaché en cet hiver 1940. Pourtant il a été endommagé par le *Pilot Officer* M.N. Heskett du 4 *Ferry Pilot Pool* le 23.08.40. Par recoupement et grâce à la photo ci-dessous, il semble avoir été utilisé par l'*A&AEE* à partir février 1941. (Imperial War Museum)

Changement de cap

Alors que les premiers B-339B voguent vers leur destin, les autres avions continuent à arriver au Canada. Le 20 juin 1940, le gouvernement belge en exil signe la cession des 33 avions restants en deux contrats (A-485 et 487) au profit de la Grande-Bretagne. Un premier contingent de 21 avions, embarqué sur le porte-avions HMS *Furious* le 1er juillet 1940, débarque à Liverpool le 7 juillet. Ces appareils sont débarqués et dispersés au dépôt de Burtonwood (N°37 *Maintance Unit*) et au N° 5 MU à Kemble, où ils sont repeints aux couleurs britanniques et reçoivent leur *serial* AS410 à AS430 [13]. Les autres arriveront en août (11 avions, immatriculés AX810 à AX820) et le dernier (BB450) début septembre.

Si les B-339B sont proches des Buffalo Mk. I commandés par la RAF, ils ne sont pas considérés comme de véritables Buffalo et ne sont donc pas appelés ainsi par les Britanniques. Les fiches individuelles des ces avions font état, tout au long de leur carrière, du nom de « Brewster Fighter 339 ». Comme tous les appareils perçus par la RAF, les premiers exemplaires sont rapidement envoyés dans les différents centres d'essais en vol; c'est ainsi que dès le 10 juillet 1940 les AS410 et AS412 rejoignent l'*A&AEE* à Boscombe Down, suivis du AS425 le 31 juillet, qui est remplacé par le AS430 le 10 août 1940. Ce dernier sera détruit dans une collision non loin de Salisbury avec la Hampden du *Photographic Flight* de l'*A&AEE* le 22 octobre 1940 lors d'une séance de photos aériennes. Son pilote le *Flight Lieutenant* S. Wroath parviendra à sauter en parachute.

L'impression générale des pilotes d'essais est plutôt bonne et la RAF pense équiper un escadron de chasse constitué de volontaires américains, le N° 71 *Squadron*. Trois avions sont fournis autour du 24 octobre (AS414 et deux autres non identifiés), mais ils ne restent que deux semaines. L'accueil a plutôt été mitigé et le *Squadron Leader* Walter Churchill, le commandant de l'unité, écrit un rapport assez négatif sur le Brewster. Sa conclusion est radicale et dit clairement que ce type d'avion ne devrait être utilisé comme avion de combat qu'après avoir subi des modifications considérables. Il se plaint d'un certain nombre de défauts, certains facilement remédiables, comme l'absence de viseur, la faiblesse de l'armement (à la suite d'une pénurie, il semble que les B-339B

[12] Gageons que ces six Brewster et leur moteur ont dû faire partie des quelques litiges à régler entre la France et la Belgique après la fin de la guerre...

[13] Certaines sources font état de l'attribution des matricules AS431 à 437, mais il semble bien que ces numéros n'aient jamais été réservés par l'*Air Ministry*.

livrés au N° 71 *Squadron* aient été équipés de deux mitrailleuses de 12,7 mm de capot et de 7,7 mm d'aile au lieu de quatre de 12,7 mm) ou la protection du pilote. D'autres sont plus importants, comme la faiblesse structurale de l'avion qui, dans certaines situations de combat, peut devenir dangereuse ou rendre le B-339B totalement inefficace; la voilure est particulièrement critiquée, car le plus léger accident peut entraîner le changement total de l'aile à cause du longeron principal qui traverse le fuselage. L'intégration des réservoirs dans la structure de l'aile oblige le changement du demi-plan si un réservoir est atteint par un obus. La liste est trop longue pour citer tous les défauts relevés et Walter Churchill termine son rapport en disant « *qu'en tant qu'avion d'entraînement, l'appareil est un vrai délice. Il a l'aisance du Gladiator et il est facile de faire de la voltige à son bord. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas trouvé de vices* », mais en tant que machine de combat, c'est autre chose. D'ailleurs, l'expérience avec le N° 71 *Squadron* se termine mal avec l'accident de l'un des trois Brewster.

Malgré ces défauts, le petit chasseur de Brewster marque tout de même des points. Testé à l'AFDU (*Air Fighting Development Unit*) de Northolt, il se comporte plutôt bien face au Hawker Hurricane. Il monte plus vite à 15 000 pieds et en piqué, il distance aisément le Hurricane. Le plus important est qu'il vire plus serré que ce dernier. Mais de toute manière, le sort des ex-Brewster belges est scellé. L'expérience avec le premier *Eagle Squadron* n'ayant pas été concluante et les Buffalo Mk.I anglais (B-339E) n'étant pas destinés à équiper les unités de Grande-Bretagne, la plupart sont cédés officiellement le 21 novembre 1940 à la Fleet Air Arm (FAA). Seuls quelques appareils restent un temps sous la responsabilité de la RAF, mais à partir de la fin de 1941, ils sont déclassés à l'instruction [14].

La FAA, utilisateur effacé

En fait la FAA n'attend pas le mois de novembre 1940 pour essayer le B-339B. C'est un choix logique, puisque le Brewster est un avion à l'origine destiné à être embarqué. Même si le choix de la FAA s'est porté depuis longtemps sur le Grumman Martlet (Wildcat) [15], l'apport de ces quelques Brewster peut être précieux en soulageant le nombre encore réduit de Martlet disponibles. Le AS422 est prêté le 24 juillet 1940 à la RN et testé par le N° 804 *Squadron* basé à Hatston jusqu'en septembre. Le BB450 est prêté peu de temps après au N° 759 *Squadron* de Yeovilton, qui sert d'escadron-école de chasse de la FAA. Mais ces nouveaux arrivants ne trouvent pas une affectation définitive tout de suite. Il faut attendre janvier 1941 après la prise en charge officielle des B-339B pour voir les voir intégrés dans une formation de combat, le N° 805 *Squadron*, qui vient d'être recréé le même mois à Aboukir en Égypte. Cependant, ils ne servent que de chasseurs d'appoint car ils se retrouvent en service aux côtés du Fairey Fulmar. Le N° 805 *Squadron* va devenir la principale unité de première ligne à engager le B-339B, quoique trois

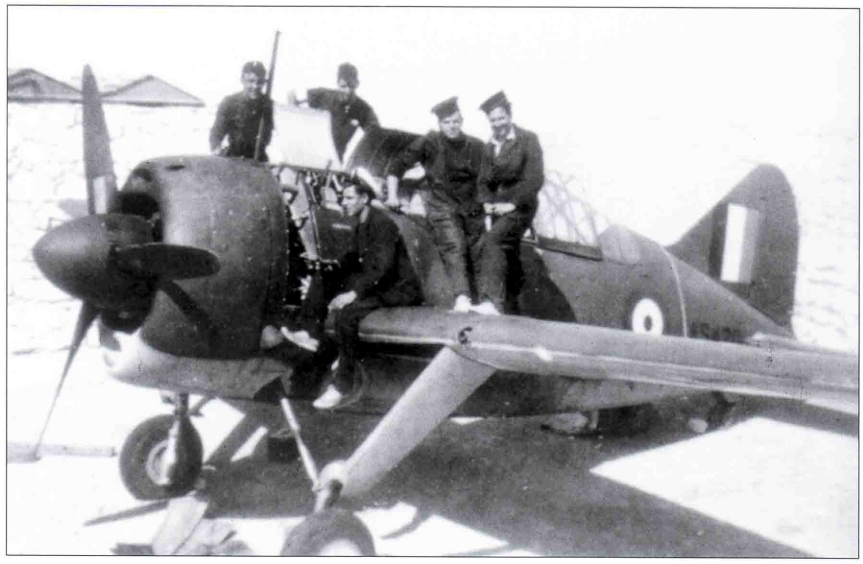
Le AS430 en cours d'évaluation au A&AEE à la fin de l'été 1940. Il sera détruit le 22 octobre au cours d'une séance photo. (Imperial War Museum)

avions vont aussi servir au sein du N° 885 *Squadron* entre mars et mai 1941, puis deux autres en décembre de la même année. Le N° 885 *Squadron* va mener des essais d'appontage avec les B-339B à bord du HMS *Eagle*, mais sans crosse d'appontage. Les résultats ne sont pas très concluants et il est recommandé logiquement que ces avions ne soient utilisés qu'à partir de bases terrestres. Et c'est dans ce cadre que le « Buffalo » de la FAA va connaître sa courte carrière opérationnelle.

Au printemps de 1941, l'activité navale et aérienne connaît un accroissement régulier en Méditerranée, prélude aux combats que vont livrer les Anglais en Grèce et en Crète. Le 6 mars, le N° 805 *Squadron* part renforcer les défenses à Malème en Crète avec trois Buffalo (AS419, 420 et AX814) et six Fulmar. Son rôle consiste à escorter les convois, à faire de la reconnaissance maritime en plus de la défense aérienne locale. Les B-339B sont bien sûr mieux adaptés à cette dernière mission que les Fulmar.

Les B-339B donnent cependant des petits soucis. Le *Lieutenant Commander* Black, commandant le N° 805 *Squadron*, se souvient [8] :

« *Le Buffalo était vraiment agréable à piloter, très manœuvrable comparé au Fulmar. Cela aurait fait un excellent chasseur, mais les mitrailleuses ne pouvaient pas être utilisées car les extrémités des câbles électriques qui faisaient partie de l'interrupteur du train nous ont lâchés et nous manquions de pièces détachées. À aucun moment je n'ai demandé à ce que les Buffalo soient remplacés par des Sea*

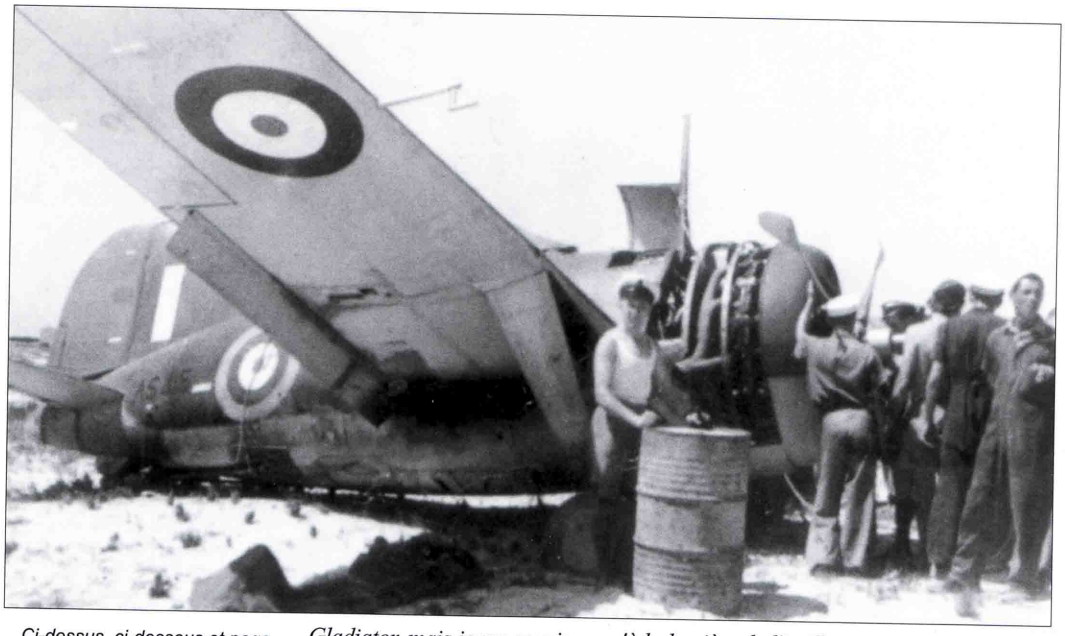


La plupart des B-339B partent pour l'Égypte où ils équipent le N° 805 *Squadron* basé à terre. Ils y serviront jusqu'en 1942. (Col. R.C. Jones et R.C. Sturtivant.)

[14] Le AS410 devient le 3132M, le AS411 2856M, le AS414 2855M, le AS429 2857M et le AS430 2859M (qui normallement a été détruit le 22 octobre!).

[15] Les Anglais ont attribué des noms bien à eux, mais les ont changé au début 1944 pour harmoniser leur nomenclature avec celle des Américains. C'est ainsi que le Martlet est devenu Wildcat, le Tarpoon, Avenger et le Gannet, Hellcat.

[16] *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete* - C. Shores, B. Cull et N. Malizia - Grub Street, 1987.



Ci-dessus, ci-dessous et page opposée :
les Buffalo « belges » connaissent une carrière effacée en Afrique du Nord. Envoyés pour renforcer les défenses locales avec le N° 805 *Squadron*, ils s'avèreront presque plus encombrants qu'utiles. Le manque de pièces détachées mettra un terme final à leur carrière.
(Col. R.C. Sturtivant et R.C Jones)

Gladiator, mais je me souviens qu'à la lumière de l'inefficacité des Fulmar face aux CR.42, j'ai demandé que des Sea Gladiator soient envoyés à Malème pour renforcer le N° 805 Squadron *si leur présence n'était pas indispensable ailleurs.* »

Le 19 mars 1941, dix S.79 des 34° et 92° *Gruppi* venant de Rhodes escortés par cinq Fiat CR.42 de la 162ª *Squadriglia* tentent d'attaquer des navires mouillant dans la baie de Suda. Ils sont interceptés par trois Fulmar et un Buffalo (AS419), ce dernier piloté par le *Lieutenant* R.A. Brabner, un député élu en 1939 au parlement britannique. Cependant, le moteur montrant quelques signes de fatigue, Brabner doit se résoudre à faire demi-tour et capote lors de son atterrissage. Si l'avion est irréparable, Brabner s'en sort heureusement indemne.

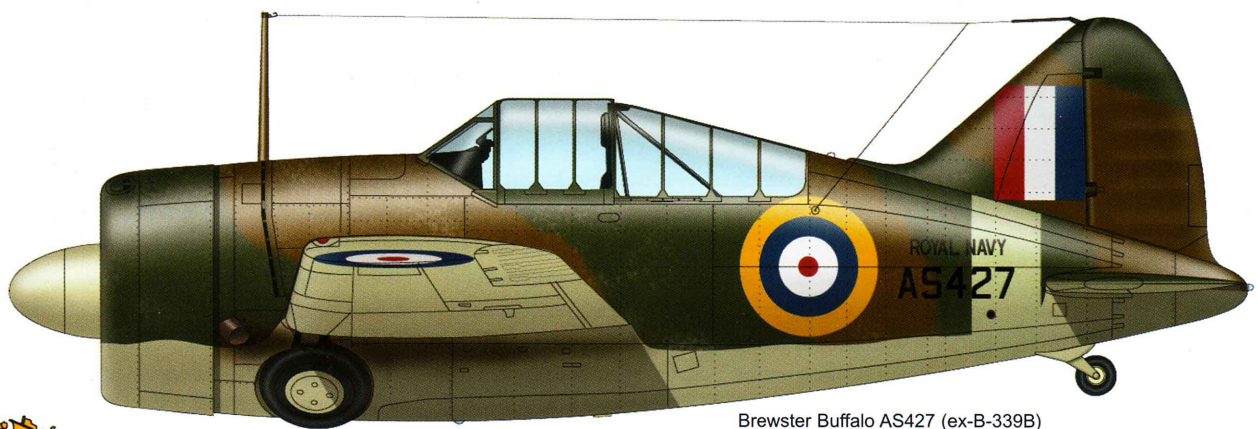
Il semble que les B-339B n'aient pas été davantage utilisés en opérations après cette date, à cause des problèmes techniques cités plus haut. Dans l'ordre de bataille du 5 avril 1941, seuls les Fulmar et Sea Gladiator apparaissent dans les effectifs du N° 805 *Squadron*. Il semble que les deux derniers B-339B aient été cloués définitivement au sol par la suite et n'ont donc pas participé aux missions de défense de l'île de Crète. Les Allemands retrouveront les épaves des deux B-339B à Malème, moteur et hélice démontés. De toute manière, le 19 mai 1941 le N° 805 *Squadron* est rapatrié sur Dekheila, près d'Alexandrie, avant l'assaut. L'unité reprend des activités plus routinières en exécutant des escortes de convois longeant la côte nord-africaine. Les B-339B y participent et un premier accident intervient le 11 juin 1941 quand le AX817 est détruit à Dekheila. Son pilote, le *Sub Lieutenant* J.B. Musson, est tué.

Le 17 juin, au cours d'une patrouille le AX813 est surpris et abattu par un Bf 109 de la JG 27 au nord-ouest de Sidi Barrani. Le *Lieutenant* Kenneth L. Keith est fait prisonnier, mais succombe à ses blessures neuf jours plus tard. C'est probablement l'*Oberfeldwebel* Hermann Förster de la 2./JG 27 qui est le pilote victorieux, car il revendique un chasseur « Brewster » ce jour-là. C'est le seul combat aérien connu auquel les B-339B ont participé. Cet avion faisait partie des 18 B-339B (au moins) qui ont pris le chemin de l'Égypte en 1941.

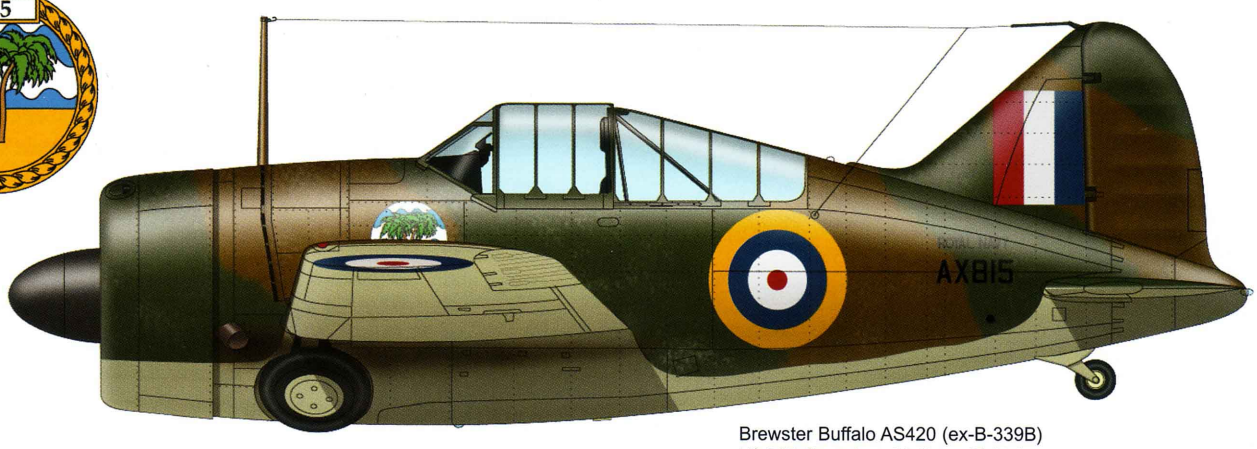
En août 1941, le N° 805 *Squadron* termine sa transformation sur Martlet Mk.I et les derniers B-339B quittent l'escadron en septembre. À partir de là, ils sont exclusivement utilisés comme avions d'entraînement. Au regard des réformes connues (AS420, AX810, AX814), il semble qu'ils disparaissent peu à peu des inventaires à partir du printemps de 1942, mais la date exacte de leur dernière utilisation n'est pas connue avec certitude. En tout état de cause, au moins cinq des B-339B du Moyen-Orient sont rendus à la RAF en avril 1945 (AX811, 815, 816, 818, 820), mais ce ne doit être vraisemblablement qu'un transfert administratif. Ces appareils sont radiés dans les jours qui suivent.

Les avions restés en Grande-Bretagne, soit une douzaine, vont, pendant environ deux années et de manière épisodique, servir d'avions de complément dans des unités de seconde ligne, comme le N° 760 *Squadron*, ou dans des

escadrons opérationnels comme le N° 804 *Squadron*. Dans ce dernier cas, il s'agit de maintenir le niveau de compétence des pilotes fraîchement débarqués. Il semble que ce soit au début du printemps 1942 que le glas ait sonné pour les B-339B. En plus de ceux qui se trouvent en Égypte, certains de ceux qui sont restés au sein de la FAA au Royaume-Uni sont versés aux écoles de mécaniciens. C'est le cas des AS417, AS426 et AS427 qui deviennent respectivement les cellules d'entraînement au sol A37, A39 et A38. Ce retrait est peut-être à lier au fait que l'effectif des Buffalo Mk.I (B-339E) de la RAF en Extrême-Orient a fondu, car ils ont été taillés en pièces par les Japonais au cours des semaines précédentes. Seuls quelques survivants existent encore à cette époque. Acheter des pièces détachées pour maintenir en vol un petit nombre de machines ne s'imposait peut-être plus d'un point de vue purement économique, la FAA ne pouvant pas compter sur une aide de la RAF dans ce domaine.

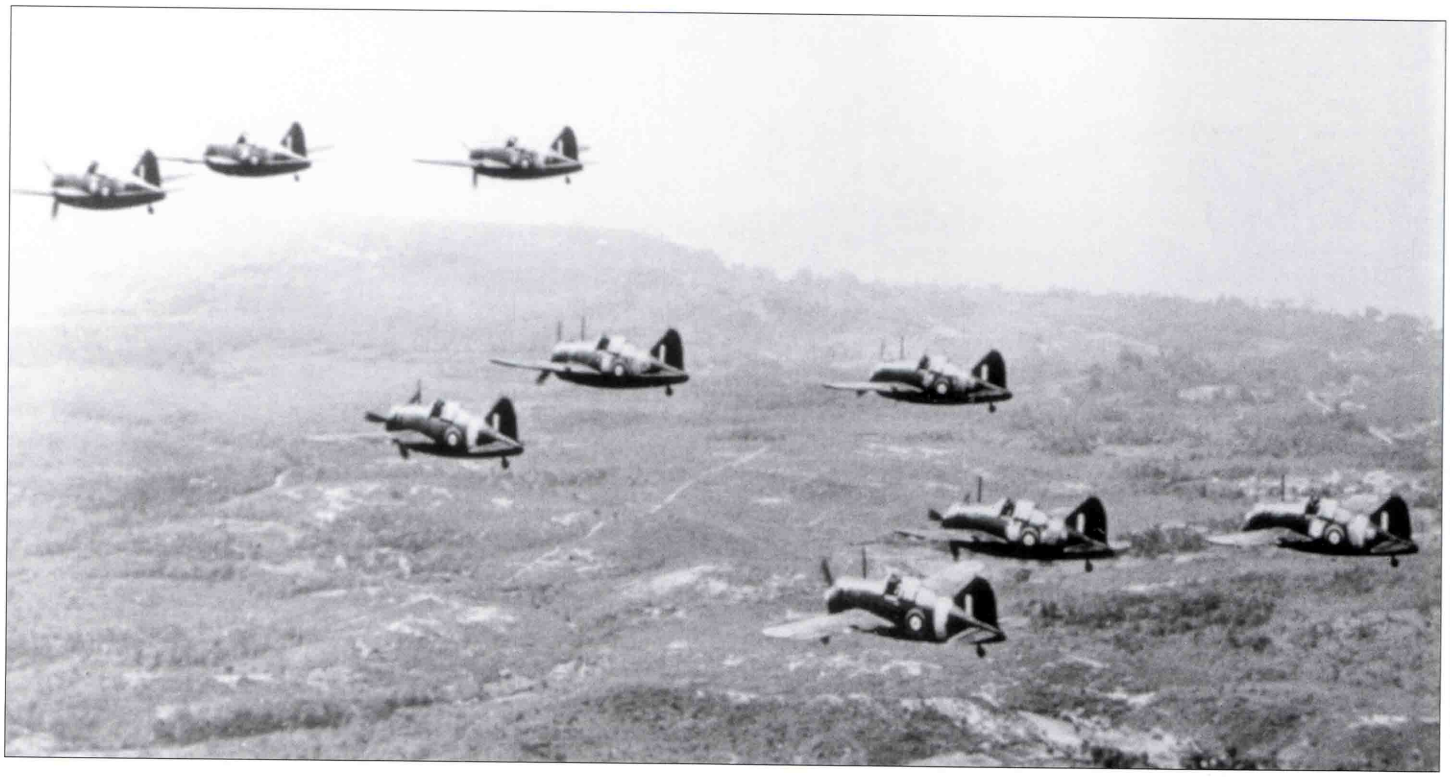


Brewster Buffalo AS427 (ex-B-339B)
N° 759 *Squadron*, Yeovilton (Grande-Bretagne),
Début de 1941.



Brewster Buffalo AS420 (ex-B-339B)
N° 805 *Squadron*, Malème (Crète),
Mai 1941.

© P-A. Tilley - 2004

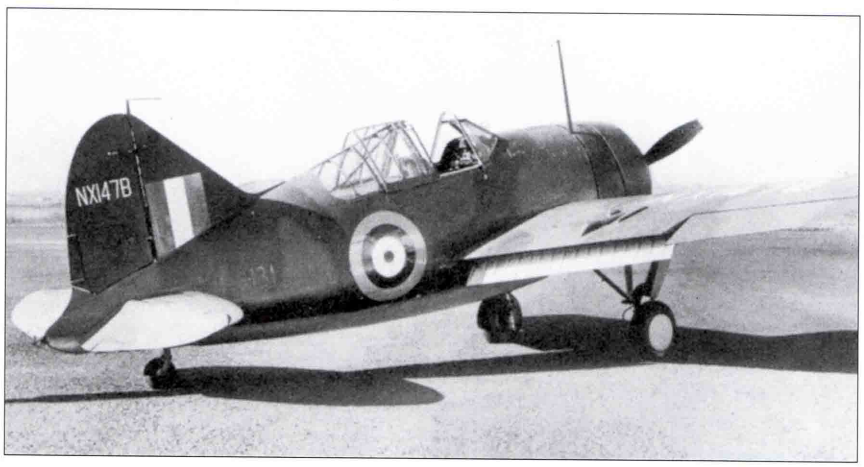


Vol en formation de Buffalo du N° 243 *Squadron* avant la guerre contre le Japon, au tout début de sa création, certains avions n'ayant pas encore reçu leur code.
Frais émoulus des écoles de chasse pour la plupart, les pilotes doivent compléter leur formation sur le tas. Les Buffalo volent encore en formation à trois, alors que la RAF a adopté depuis la bataille d'Angeterre le dispositif à quatre avions.
(Col. J. Crow)

BREWSTER 339E

Au cours de l'été 1939, la *British Purchase Commision* (BPC) établie aux États-Unis s'intéresse à tout ce qui est produit dans ce pays. Le F2A lui est donc soumis et une commande de 120 exemplaires est alors envisagée. Cependant, en octobre 1939, l'*Air Ministry* rejette le F2A-2 et sa version d'export le B-339, le considérant inadapté aux besoins de la RAF. Mais les Anglais se ravisent bientôt, car ils s'aperçoivent très vite que leur production locale ne pourra pas à la fois répondre aux fortes demandes de la RAF en Europe et à celles d'outre-mer toujours croissantes. Il faut donc trouver une solution pour rééquiper ces unités de chasse basées hors d'Europe où le danger est jugé à tort comme moins pressant. Comme les autres constructeurs américains sont déjà submergés de commandes, seule la compagnie Brewster semble pouvoir garantir des délais de livraison raisonnables. Ainsi, la BPC signe le 25 janvier 1940 un premier contrat (n° A-71) portant sur l'achat de 120 Brewster B-339E et une option portant sur 50 exemplaires supplémentaires. Cette option est transformée en commande ferme le 29 juillet 1940.

Le premier Buffalo Mk.I vient de sortir d'usine prêt à faire son vol d'essai.
C'est dans la nécessité plus que pour ses qualités que le Buffalo a été acheté par les Anglais.
(Brewster)



Ces avions reçoivent le nom de baptême de Buffalo Mk.I et les *serials* attribués vont de W8131 à 8250 et de AN168 à 217. Les Anglais demandent à ce que certaines modifications soient apportées : remplacement de l'hélice Curtiss par une Hamilton, installation d'un viseur anglais Mk.III à reflecteur et d'un deuxième phare d'atterrissage, montage d'un blindage pour le siège du pilote et pour la verrière. Une roulette de queue mieux adaptée pour une utilisation terrestre est aussi requise. L'armement standard est fixé à quatre mitrailleuses de 12,7 mm alimentées à 500 coups par arme pour les mitrailleuses de capot et 400 pour les mitrailleuses d'ailes. Pour éviter une pénurie annoncée de propulseurs, la RAF choisit le Wright Cyclone R-1820-G105 développant 1 100 ch au décollage. Cependant, si ce choix s'avère judicieux en janvier 1940, il va provoquer quelques ennuis pour le deuxième lot commandé. En effet, au milieu de l'année 1940 Wright ne peut plus satisfaire à la demande et Brewster se trouve dans l'obligation de racheter des moteurs prélevés sur des DC-3 et les renvoyer chez le motoriste pour mise aux standards R-1820-G105. Il semble que les moteurs issus de ce lot et montés sur la série AN168 à 217 aient manifesté quelques problèmes de fiabilité entraînant de nombreuses pannes en vol.

Essais en Grande-Bretagne

Le premier Buffalo Mk.I sort des usines de Brewster en décembre 1940. Quarante machines sortent ce mois-là, et les autres sont livrés à un rythme soutenu [17]. Comme d'habitude, les premiers exemplaires de chaque type sont envoyés en Grande-Bretagne pour y être testés. Ainsi les W8131, 8132 et 8133 prennent le chemin du Royaume-Uni dès le début du mois de janvier où il sont pris en compte officiellement le 10 février 1941. Dans un premier temps, c'est la compagnie Fairey, s'occupant de la maintenance des avions

d'origine américaine, qui les prend en charge et les remonte. Ils sont ensuite versés aux différentes unités d'essai en vol, dont l'*A&AEE* de Boscombe Down. Les Britanniques, ayant déjà eu l'occasion de tester les B-339B, poussent moins les essais, mais suffisamment pour causer une vive déception à la RAF. Les quelques différences entre le B-339B et le B-339E ne justifient pas de recommencer toute la batterie de tests et seules des études complémentaires sont demandées. Malgré tout des surprises surviennent. En effet, la vitesse de pointe constatée est de 434 km/h (270 mph) à 10 000 pieds, soit près de 80 km/h inférieure à celle du F2A-2 ! Le taux de montée a également souffert, et comparé au B-339B, le B-339E est moins maniable, voire lourdeau. Le plafond pratique a baissé de 20%. Le Buffalo Mk. I est jugé instable dans toutes les phases de vol et la présence d'un niveau important de monoxyde de carbonne inquiète les pilotes. Plus grave, le refroidissement d'huile n'est pas bon au point qu'il est recommandé que l'avion soit déclaré inapte à voler dans les conditions tropicales – justement là où il doit servir ! En revanche, les pilotes d'essai le trouvent d'un pilotage aisé et docile, l'appareil pouvant être mis entre des mains peu expertes.

Après réflexion, on se rend compte que les modifications demandées à Brewster ont entraîné une augmentation de poids non négligeable et le B-339E s'avère être est la version la plus lourde des modèles 339 et F2A-2. À pleine charge, le B-339E pèse 300 kg de plus que le B-339B et 113 kg de plus à vide !

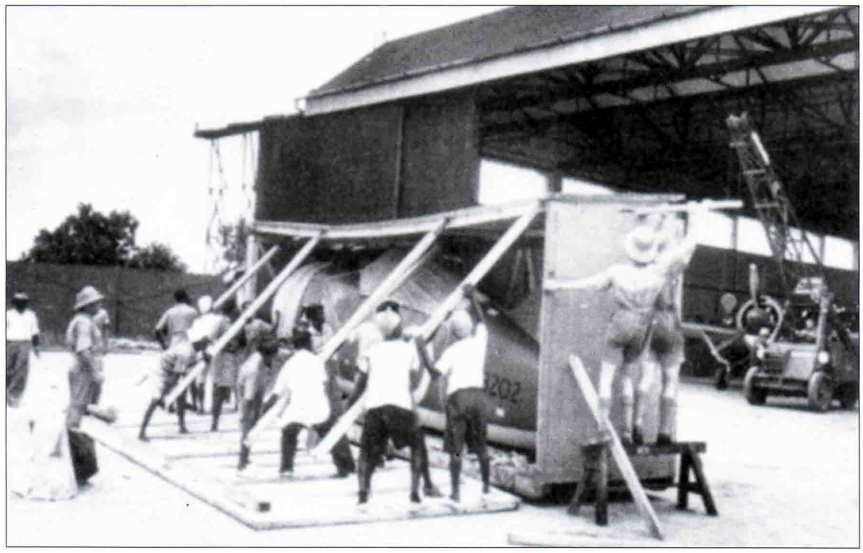
Ces constatations ne débouchent sur aucune demande particulière auprès du constructeur et le reliquat de la commande, soit 167 machines, est envoyé directement en Extrême-Orient pour rééquiper les escadrons de chasse locaux. Les performances qu'affiche le B-339E sont jugées suffisantes pour affronter le cas échéant les avions Japonais, dont on ne sait alors pas grand chose en vérité. Si les Britanniques ont entendu parler du A6M « Zero », ils ignorent tout ou presque des avions de l'Armée japonaise. Quant à leurs performances, on est dans le flou total avec nette tendance à la sous-estimation. Cela n'empêche pas les responsables de la RAF de juger l'aviation japonaise médiocre dans son ensemble, mais pouvait-il en être autrement à leurs yeux ?

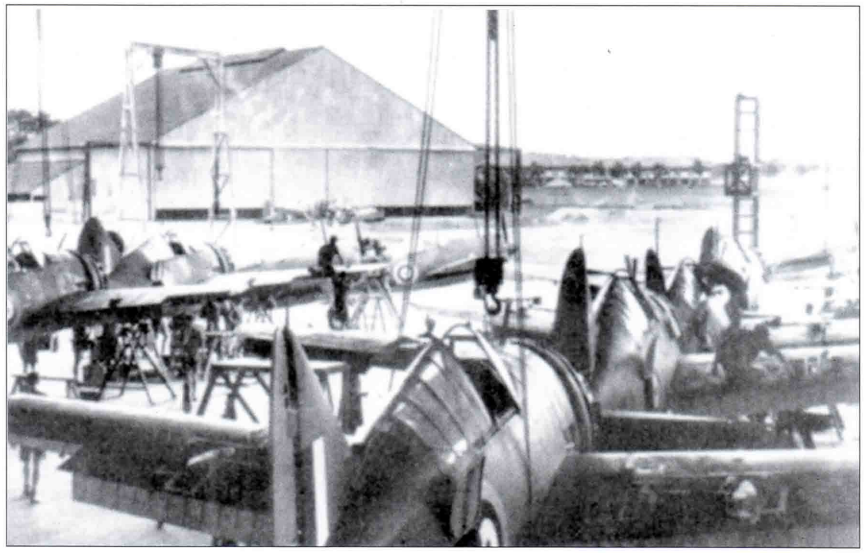
Quant aux trois Buffalo Mk.I envoyés en Grande-Bretagne, ils sont utilisés pendant un an dans différentes unités d'essai en vol avant d'être stockés en avril 1942, probablement pour les même raisons que celles qui ont petit à petit cloué au sol les B-339B de la FAA. En juin 1942, deux appareils deviennent des machines d'instruction pour mécaniciens [18]; ils sont finalement radiés le 17 septembre 1943 et ferraillés. Le troisième Buffalo, W8131, a rejoint Singapour en novembre 1941.

En Extrême-Orient

Tous les Buffalo envoyés en Extrême-Orient sont pris en compte entre mars et août 1941, les caisses arrivant au N° 151 *Maintenance Unit* (MU) de Seletar (Singapour). Une première unité est créée le 12 mars 1941 à Kallang (Singapour) pour mettre en œuvre le Buffalo; il s'agit du N° 67 *Squadron* qui reçoit le code RD. C'est le *Squadron Leader* R.A. Milward, venant du Moyen-Orient, qui en prend la tête. C'est un ancien pilote de Blenheim de chasse, titulaire d'une victoire remportée en Grèce. Les *Flights* A et B sont placés sous les ordres respectifs des *Flight Lieutenants* D.J.C.

[17] 42 en janvier 1941, 15 en février, 15 en mars, 36 en avril et 16 en mai 1941.
[18] Le W8132 devient le 3133M et le W8133 le 3134M.



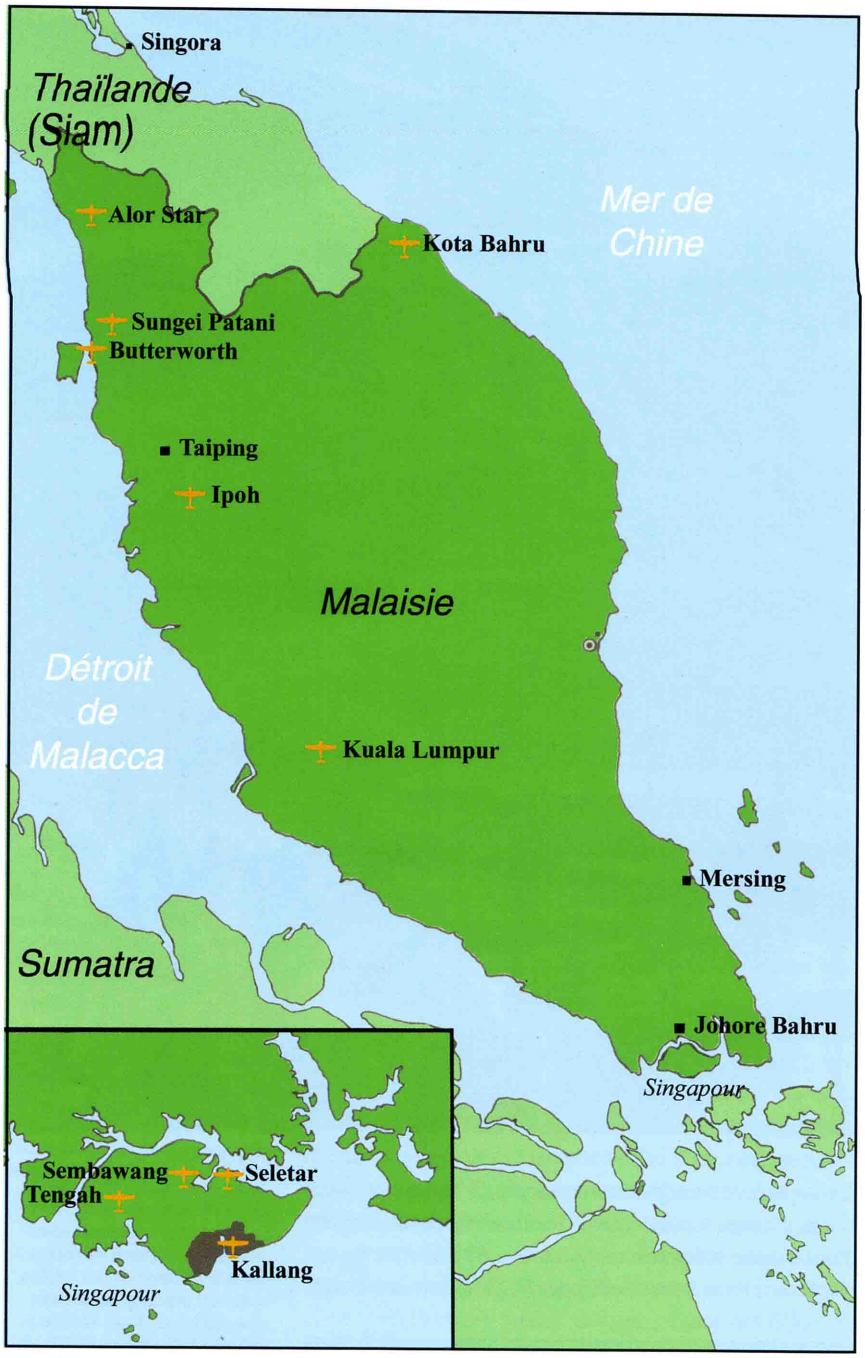


Sortie des caisses et montage des Buffalo qui viennent d'arriver. Certains seront encore en caisses lors de l'attaque japonaise. Dans leurs colonies, les Anglais comptent beacoup sur la main d'œuvre locale. Mais elle s'avèrera peu fiable dans les moments critiques.
(IWM)

Liste des pertes de Buffalo Mk.I avant le 8.12.41

Date	Serial	*Unité*
08.04.41	W8149	N° 243 Sqn
12.05.41	W8194	N° 243 Sqn
21.06.41	W8146	N° 67 Sqn
22.07.41	W8182	N° 243 Sqn
16.08.41	W8134	N° 243 Sqn
08.09.41	W8190	N° 67 Sqn
12.09.41	W8188	N° 453 Sqn
18.09.41	W8197	N° 453 Sqn
19.09.41	W8144	N° 67 Sqn
23.09.41	W8161	N° 67 Sqn
26.09.41	W8214	N° 21 Sqn
08.10.41	W8208	N° 453 Sqn *
11.11.41	AN199	Kallang St/Flt
12.11.41	W8247	N° 67 Sqn **
14.11.41	W8154	N° 243 Sqn
	W8153	N° 488 Sqn
24.11.41	AN198	N° 488 Sqn
25.11.41	W8189	N° 243 Sqn

** P/O M. Irvine-Brown, RAAF (†)*
*** En Birmanie*



Pinckney et J. Brandt. Tous deux sont des officiers aguerris, Pinckley ayant même obtenu quatre victoires pendant la bataille d'Angleterre. C'est aussi le cas des deux officiers britanniques (*Flying Officers* P.M. Bingham-Wallis et J.S. Wigglesworth) qui y sont mutés; tous deux ont participé aux combats de l'été 1940, Bingham-Wallis étant même titulaire de 3 victoires. Toutefois, ce n'est pas le cas des vingt pilotes néo-zélandais et du seul pilote australien qui arrivent dans les semaines suivantes. Frais émoulus des écoles de pilotage de Nouvelle-Zélande, ces officiers et sous-officiers ne peuvent offrir qu'une valeur combattante toute relative face aux pilotes chevronnés de l'Armée japonaise. Le N° 67 *Squadron* est déclaré opérationnel en juin 1941.

Une deuxième unité est mise sur pied en même temps et au même endroit que le N° 67 *Squadron*, le N° 243 *Squadron* à qui l'on attribue le code WP. Le premier commandant est le *Squadron Leader* G.B.M. Bell. Il se souvient de ses premières impressions en prenant son commandement [19]: « *Nous étions équipés de Brewster Buffalo, un avion américain destiné à opérer sur porte-avions et qui avait été écarté par l'USN à cette époque. Cependant, nous étions fiers de voler sur le Buffalo qui était, en dépit de son obsolescence, un avion moderne comparé aux autres avions dont disposait le commandement.* »

Ce point de vue n'est cependant pas unanime et un certain scepticisme règne dans les états-majors, comme en témoigne [20] le *Lieutenant General* A. Percival, commandant en chef en Malaisie [21] : « *J'étais loin d'être ravi d'apprendre que nos chasseurs qui seraient engagés en opérations seraient d'un type dont je n'avais jamais entendu parlé jusqu'alors... mais un chasseur est un chasseur et nous n'étions pas en mesure de faire les difficiles à cette époque.* »

En effet, les demandes de Hurricane ou d'autres avions de chasse comme le P-40 n'ont aucune chance d'aboutir, car en plus des contraintes industrielles, s'est ajouté en juillet 1941 la promesse faite par Churchill de fournir à Staline des Hurricane et des P-40 pour lutter contre l'Allemagne. Ces centaines d'avions feront cruellement défaut par la suite.

Comme elle l'a fait pour le N° 67 *Squadron*, la RAF affecte deux vétérans pour encadrer l'escadron et complète l'effectif avec une quinzaine de pilotes néo-zélandais et deux australiens. Les deux unités de la RAF se ressemblent en tout point, avec des pilotes néo-zélandais pour la plupart récemment sortis des écoles de pilotage et un encadrement britannique expérimenté, ou peu s'en faut si l'on excepte le *Pilot Officer* M. H. Holder, un Britannique qui n'a jamais volé sur un avion monoplan ni même utilisé un train rentrant de toute sa carrière. En outre, ayant volé sur Vildebeest au N° 36 *Squadron*, son expérience de tir en tant que pilote de chasse est nulle !

L'impression générale que donnent ces deux premiers escadrons de Buffalo est un assemblage fait de bric et de broc. Il faut se rappeler que la RAF sort tout juste d'une bataille dans le ciel anglais qui a saigné les escadrons de chasse et qu'elle lutte en Afrique du Nord et en Grèce. Cette situation ne sera pas sans effet dans les semaines suivantes.

Nouveaux Escadrons

Avec l'arrivée des derniers Buffalo en provenance des États-Unis, la RAF peut penser à créer de nouvelles unités. Ainsi, au mois d'août, trois escadrons de chasse voient le jour. Deux unités australiennes s'équipent de Buffalo, le N° 453 et le N° 21 (RAAF) *Squadron*. Le premier est créé en mai 1941 et arrive le 15 août 1941 à Sembawang près de Singapour pour se constituer. Il reçoit le code TD que les mécaniciens peignent sur les avions dès leur prise en compte. À l'origine, cette unité devait recevoir des bimoteurs de patrouille maritime. Son changement de spécialité oblige le commandement à remettre les pilotes à l'entraînement. Dans un premier temps, l'escadron est mis sous la responsabilité du *Squadron Leader* W.F. Allshorn (RAAF), mais il quitte son poste au début du mois d'octobre pour laisser la place au *Squadron Leader* W.J. Harper (RAF), un véteran de la bataille d'Angleterre.

[19] *Bloody Shambles Vol.I* - C. Shores, B. Cull et Y. Izawa, Grub Street, 1992.
[20] *Buffaloes over Singapore*. B. Cull, P. Sortehaug et M. Haselden, Grub Street 2003.
[21] Pour des raisons de simplicité, le terme anglais de *Malaya* est traduit dans le texte par Malaisie, même s'il reste impropre, car ces deux termes n'englobent pas la même superficie.

N° 21 (RAAF) *Squadron*, codé GA, unité de la milice de la RAAF, rejoint le N° 453 (RAAF) *Squadron* dans le même temps et abandonne ses Wirraway pour les Buffalo. Le commandement est d'abord assuré par *Squadron Leader* Bill Fyfe, avant d'être confié à Allshorn venu du N° 453 en octobre. Les raisons de ce changement sont un peu obscures; l'inexpérience d'Allshorn pour diriger un escadron de chasse a parfois été avancée pour expliquer cette mutation subite. Mais il semble que cette raison soit plus diplomatique que fondée, car cette même « inexpérience » a été jugée suffisante pour qu'il dirige un autre escadron de Buffalo situé juste dans le hangar d'à côté ! Il faut peut-être aller chercher les raisons dans les effets pervers de l'Article XV de l'EATS (voir encadré).

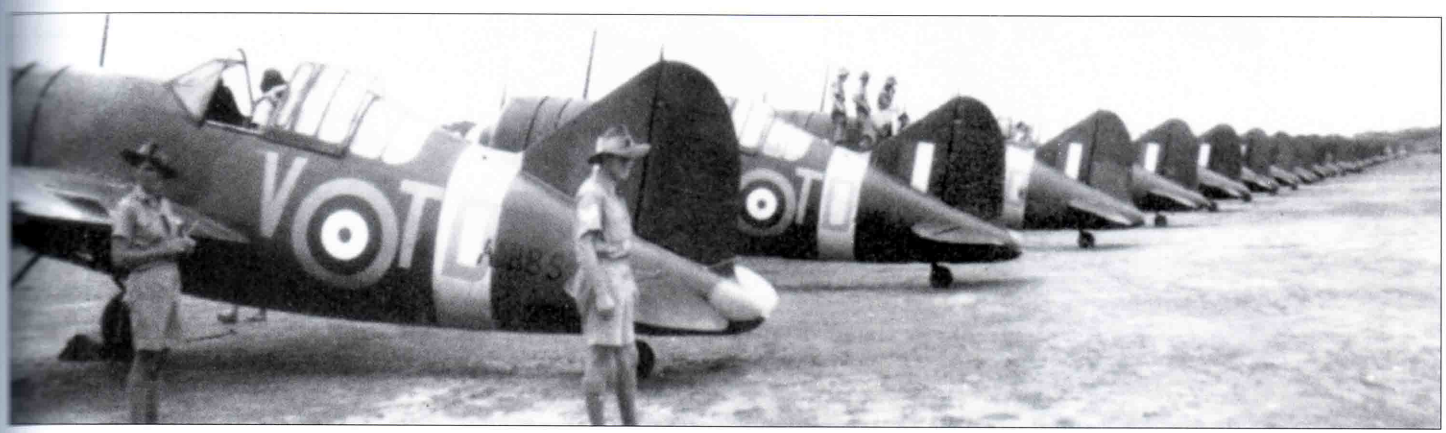
Un dernier escadron est transformé sur Buffalo, le N° 488 (RNZAF) *Squadron* (code NF) qui arrive à Kallang le 10 octobre sous la responsabilité du *Squadron Leader* W.G. Clouston. C'est un escadron dont la création ne remonte qu'au 1er septembre 1941.

Ces unités manifestent les mêmes travers que les deux premiers avec un encadrement expérimenté, généralement britannique, et des pilotes majoritairement néo-zélandais et australiens. Ces derniers sortent des écoles ou doivent devenir ou redevenir des pilotes de chasse, ce qui est le cas des pilotes du N° 21 (RAAF) *Squadron*. Les quatre mois suivants vont être mis à profit pour donner une certaine homogénéité à cet ensemble un peu hétéroclite et tenter de créer un esprit de corps pas toujours évident entre Néo-zélandais et Australiens d'une part et Britanniques d'autre part. Ce dernier point est à relativiser pour le N° 488 (RNZAF) *Squadron* dont les cadres principaux sont des Néo-zélandais servant dans la RAF. Cet escadron touche les avions du N° 67 *Squadron* qui a quitté la région pour la Birmanie. C'est un cadeau empoisonné, car ces avions ont été fortement sollicités par leurs anciens propriétaires et les pilotes du N° 488 (RNZAF) *Squadron* doivent attendre leur remise en état pour entamer leur entraînement. La déception des anciens de la bataille d'Angleterre, qui ont volé sur Hurricane ou sur Spitfire, est très vive, aussi vive que leur inquiétude quant aux capacités du Buffalo à affronter des chasseurs ennemis, quels qu'ils soient.

Du fait de l'inexpérience des pilotes, les incidents et accidents sont nombreux et la flotte de Buffalo a été déjà amputée de 18 avions au moment de l'attaque des Japonais, dont 17 directement imputables à une faute de pilotage (voir tableau). Heureusement les pertes en vie humaines ont été limitées. Les heures de vol ont été nombreuses et le N° 453 (RAAF) *Squadron* a réalisé pas moins de 1 000 heures en trois mois, mais les pilotes n'ont qu'une centaine d'heures de vol en moyenne sur le type au moment du déchenchement des hostilités, ce qui est à peine suffisant d'un point de vue opérationnel. Il faut dire que les Britanniques n'ont pas

L'Article XV

Peu de temps après la déclaration de guerre du Royaume-Uni le 3 septembre 1939, à laquelle se sont associés l'Australie et la Nouvelle-Zélande le même jour et le Canada six jours plus tard, la Grande-Bretagne demande l'aide aux pays du *Commonwealth* pour aider au développement de la RAF. Déjà, depuis quelques années, les ressortissants de ces Dominions avaient été nombreux à s'engager dans la RAF.
En novembre 1939, la conférence d'Ottawa (Canada) décide la mise sur pied de l'*Empire Air Training Scheme* (EATS), programme que devront suivre les équipages des nations déjà citées plus l'Afrique du Sud.
Voulant disposer d'un certain contrôle sur ses ressortissants (ce qui n'était plus la cas des volontaires engagés dans la RAF avant la guerre), le Canada obtient par l'article XV à ce que ces équipages soient rassemblés dans des unités distinctes. Ainsi, tous les aviateurs canadiens, australiens ou néo-zélandais passés par l'EATS devront à terme être regroupés dans des unités spécifiques de la RAF. Devant donc distinguer ses unités classiques des unités créées dans le cadre de l'article XV, la RAF réserve une plage de numéro pour ces escadrons, la série 400. La RCAF obtient les numéros commençant à 400, la RAAF à 450 et la RNZAF à 485.
Les aviateurs sont au départ payés par la Grande-Bretagne au tarif en vigueur dans leur pays d'origine. Ils dépendent de la RAF pour le matériel et la logistique. Leur déploiement et leur emploi tactique dépend de la RAF seule, mais les gouvernments concernés ont néanmoins un droit de regard. Chacun de ces pays aligne aussi ses propres unités d'avant-guerre qui côtoyent parfois les nouvelles unités, comme le N°3 (RAAF) *Squadron* en Méditérrannée ou le N°21 (RAAF) *Squadron* en Asie. Certains escadrons de la RCAF seront aussi renumérotés dans la série 400 pour éviter toute confusion avec les unités de la RAF. Ce sera la cas entre autre du N° 1 (RCAF) *Squadron* venu défendre la Grande-Bretagne en 1940.
Dans un premier temps, en attendant l'arrivée de ces aviateurs qui doivent à terme constituer la majorité du personnel de ces unités, la RAF fournit le personnel. La mutation des Canadiens et autres servant dans la RAF a souvent aidé à faire la soudure. Dans l'absolu, cette politique a permis de donner une plus grande identité nationale à ces pays émergeants, mais dans la pratique, ces escadrons ont parfois eu du mal à s'imposer par rapport aux unités de la RAF, les Anglais n'ayant pas toujours joué le jeu. Le personnel de la RAF muté a quelquefois montré de la mauvaise volonté, considérant comme une sanction le fait de se retrouver dans une unité sans aucune tradition. Certains officiers cadres britanniques ont été mal acceptés, souvent à cause de leur attitude dédaigneuse envers ce qu'ils appellent encore à l'époque « les coloniaux ». Les tensions ont souvent été aplanies par leur remplacement par des officiers moins cassants et moins hautains. Avec le temps, ces tensions disparaissent et, en 1945, ces unités n'ont plus rien à prouver ni à envier à leurs homologues de la RAF.



Alignement impressionnant des Buffalo du N° 453 (RAAF) *Squadron* à l'automne 1941. Le Buffalo a été fortement médiatisé dès son arrivée dans la région en vue d'intimider les Japonais... manifestement le Buffalo ne leur a pas fait vraiment peur ! (IWM)

L'arrivée du Buffalo Mk.I en Extrême-Orient au printemps 1941 est accueillie avec satisfaction. En raison du manque cruel de chasseurs, il est possible que même l'arrivée de Sopwith Camel aurait déclenché le même enthousiasme ! (Col. A. Thomas)

changé leur rythme de travail, malgré la menace grandissante. Les dimanches sont toujours chômés et les mercredis et samedis ne sont que des demi-journées de travail. De plus, l'entraînement n'est pas mené au mieux à cause du climat comme en témoigne le *Sergeant* G.B. Fisken [21] :

« *L'humidité a joué un grand rôle dans les débuts difficiles qu'ont connus les avions. Disponible à un moment, puis indisponible une heure plus tard, ce qui fait qu'il a été rare de voir l'escadron entier voler ensemble.* »

En plus du climat, beaucoup de mécaniciens trouvent l'avion difficile à entretenir, ce qui abaisse encore un peu plus le taux de disponibilté des Buffalo. Malgré ces difficultés, les escadrons nouvellement équipés sont déclarés opérationnels deux semaines seulement avant l'attaque des Japonais. Le N° 21 (RAAF) *Squadron* déménage à Sung Patani, dans le nord de la Malaisie par la même occasio Signalons aussi l'existence d'une sixième unité, le N° *Squadron*, stationnée à Mingaladon (Rangoon) en Birmar et qui sera brièvement équipée de Buffalo entre juillet octobre 1941 en renfort de ses Blenheim Mk.I. Ses avio seront reversés au N° 67 *Squadron* quand ce dernier arrive en Birmanie au milieu du mois d'octobre 1941.

Il faut aussi parler des quelques Buffalo (au moins quat qui ont été pris en compte par la N° 4 PRU (*Photograph Reconnaissance Unit*) à un moment ou un autre. Ces Buffa ont été équipés de caméras F.24, l'armement et le blinda ayant été déposés. Certains ont même reçu un réserv supplémentaire pour accroître l'autonomie. La N° 4 PR devait recevoir des Hurricane, mais cette demande a é refusée en raison du manque de machines. Nécessité faisa loi, elle récupère ainsi ces Buffalo. La technique de prise vue est assez empirique, mais elle va s'avérer effica comme en témoigne le *Sergeant* C.B. Wareham, un Né zélandais [19] : « *La méthode consiste à survoler l'objec puis à ouvrir la trappe (découpée dans le plancher de l'h bitacle) et jeter un œil sur ce que je veux photographier. suffit alors d'appyuer sur le bouton. L'altitude idéale é de 25 000 pieds.* »

Au 7 décembre 1941, les Buffalo sont disposés comme su
– N° 21 (RAAF) *Squadron* avec 12 avions et 15 pilote Sungei Patani, en Malaisie.
– N° 243 *Squadron* avec 15 avions et 22 pilotes à Kallan Trois pilotes ne sont pas jugés aptes à effectuer des missio de combat.
– N° 488 (RNZAF) *Squadron* avec 17 avions et 27 pilote Kallang.
– N° 453 (RAAF) *Squadron* avec 18 avions et 23 pilote Sembawang.
– N° 67 *Squadron* avec 16 avions et 27 pilotes à Mingalad en Birmanie. Deux de ces pilotes n'ont pas cependant att le statut opérationnel.

En plus de ce dispositif, deux autres Buffalo appartenant N° 243 *Squadron* se trouvent détachés à Kota Bharu sur pénisule malaise. Ces avions y ont été déployés vers la fin mois d'octobre 1941, suite à des vols de reconnaissance l'aviation japonaise... la guerre approchait.

Geoffrey Bryson FISKEN

Geoffrey « Geoff » G. Fisken est né à Gisborne, Nouvelle-Zélande, en février 1916. Avant la guerre, il travaille dans une ferme tout en apprenant à voler. Il s'engage à la déclaration de la guerre et, une fois sa formation terminée au début de 1941, il rejoint comme sergent le N° 205 *Squadron* qui vole sur hydravion à Singapou . Le hasard fait qu'il se retrouve au N° 67 *Squadron* sur Brewster. Après le départ de ce dernier pour la Birmanie, il est affecté au N° 243 *Squadron*, dont il est l'un des pilotes les plus expérimentés sur Bufallo en décembre 1941.

Dans la tourmente de l'invasion japonaise, « Geoff » arrive à tirer son épingle du jeu en revendiquant huit victoires, dont deux probables. Il devient le grand as du *Commonwealth* sur Buffalo. Évacué avant la chute de Singapour, il continue la guerre au sein des unités de la RNZAF en tant qu'officier. Il fait un tour d'opérations avec le N° 14 (RNZAF) *Squadron* qui vole sur Kittyhawk et remporte cinq autres victoires, devenant ainsi le plus grand as du *Commonwealth* contre les Japonais. Il reçoit la DFC en septembre 1943 et, suite aux blessures reçues à Singapour, il est démobilisé pour raisons médicales en décembre. Il retourne alors à ses activités agricoles jusqu'à la retraite.

L'attaque japonaise

Le 7 décembre 1941 au soir, le *Flight Lieutenant* T. Vigo un jeune Irlandais de 20 ans est d'alerte avec trois autr pilotes. Détaché du N° 243 *Squadron*, il commande à t temporaire le N°453 (RAAF) *Squadron*, dont le comma dant, le *Squadron Leader* Harper, est parti en Australie à recherche d'autres pilotes [22].

Aux petites heures du 8 décembre 1941, le service de veil « à trente minutes » alerte Sembawang de l'arrivée d'u formation de bombardiers, dont tout le monde se dem qu'elle est japonaise. En effet, depuis plus d'une semaine, l conflit avec le Japon est considéré comme imminent, mais malgré cela, la ville ne connaît pas le couvre-feu. Vigors s'ap prête à décoller avec d'autres pilotes pour les intercepter mais sa demande est promptement refusée. Vigors insiste, mais on lui brandit la menace d'une cour martiale s'il passe outre. Il doit donc se résigner à voir les bombardiers, guidés par les lumières de la ville, attaquer Singapour à 4h15. Ainsi, le

Brewster Buffalo Mk.I W8137
N° 243 RAAF *Squadron*, *Sergeant* R.A. Weber
Kallang (Singapour), décembre 1941.

Brewster Buffalo Mk.I W8209
N° 453 RAAF *Squadron*, *Sergeant* M.N. Read
Sembawang (Singapour), novembre 1941.

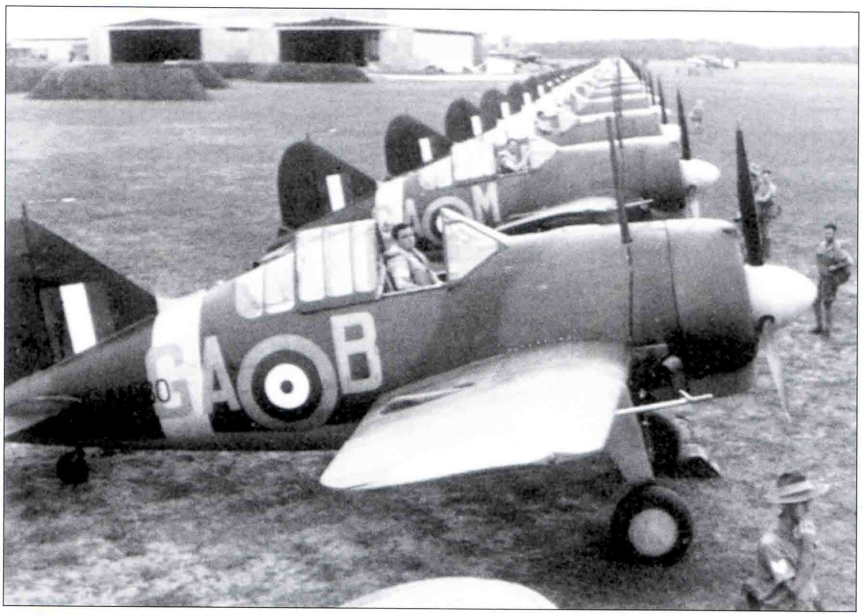
Brewster Buffalo Mk.I W8231
N° 453 RAAF *Squadron*, *Sergeant* H.H. Griffiths
Sembawang (Singapour), novembre 1941.

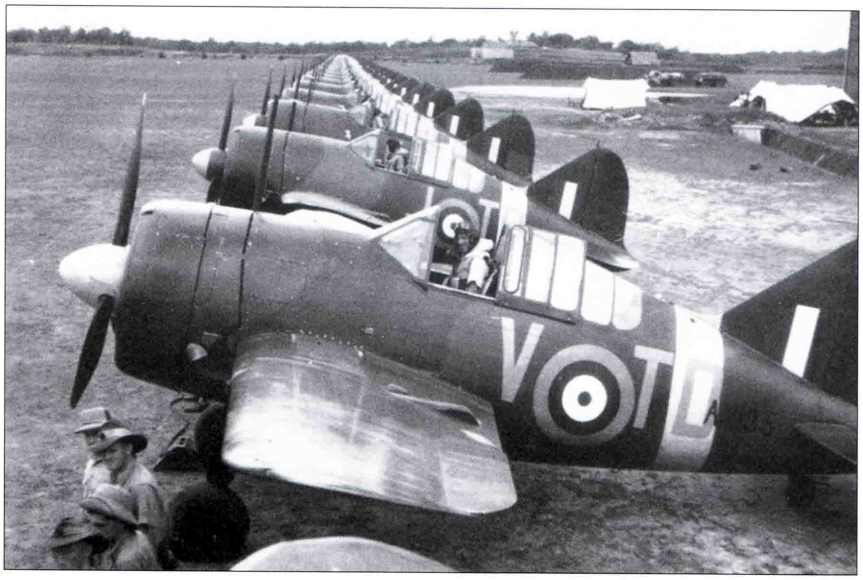
Brewster Buffalo Mk.I AN213
N° 453 RAAF *Squadron*, *Squadron Leader* W.J. Harper
Sembawang (Singapour), novembre 1941.

F

Le *serial* et le code sont donnés sous toutes réserves.

© P-A. Tilley - 2004





Entre deux vols d'entraînement, les escadrons paradent régulièrement au cours de l'automne de 1941.
En haut, le N° 21 (RAAF) *Squadron*, en bas, le N° 453 (RAAF) *Squadron*.
À voir les visages radieux, la confiance et la bonne humeur règnent. Dans quelques semaines, ces sourires auront disparu.
Si tous les avions du N° 21 (RAAF) *Squadron* ont la casserole d'hélice entièrement peinte, sur ceux du N°453 (RAAF) *Squadron* il n'y a pas de constante.
(Col. A. Thomas)

premier raid de l'aviation japonaise n'a pas été intercepté et Vigors et ses compagnons restent incrédules face à cet état de chose. Ce raid, réalisé par des G3M du *Genzan Kû* ayant décollé de Saigon la veille, fera plus de soixante victimes civiles. En fait, le commandement a pensé que la DCA pourrait très bien se charger de ces bombardiers car le gourverneur Shelton Thomas avait été avisé que les escadrons de chasse n'étaient pas capables d'intervenir de nuit.

Un peu avant 7h00, le terrain de Sengai Patani est mis en état d'alerte et deux patrouilles de deux Buffalo du N° 21 (RAAF) *Squadron* sont prêtes à décoller immédiatement. Cependant, aucun ordre n'arrivera. Pendant que les hommes s'activent, anticipant une intervention malgré l'absence de directives claires, les premières bombes commencent à tomber sur le terrain. Seuls deux pilotes australiens parviennent à décoller, les *Flying Officers* R.A. Kirkman et J.B. Hooper. Ils parviennent à s'approcher des bombardiers qui s'éloignent déjà, mais aucune mitrailleuse des deux pilotes ne crache son feu quand ils pressent le bouton ! Les dégâts occasionnés par ce raid sont sérieux et deux Buffalo sont détruits au sol, cinq autres endommagés. Décidement, les débuts du Buffalo en Extrême-Orient sont pour le moins laborieux.

Pendant ce temps, un Buffalo de la N° 4 PRU piloté par le *Sergeant* C.B. Wareham (RNZAF) est envoyé en reconnaissance au-dessus de la Thaïlande et qui confirme que les Japonais y ont débarqué. Il se souvient [19] : « *Ma première mission a été de photographier un endroit appellé Singora en Thaïlande. Il n'y avait pas de carte, car la RAF n'avait pas jugé utile de se doter de cartes des pays voisins ! J'ai réussi néanmoins à me procurer un atlas mondial dans la ville. Mon premier vol opérationnel a donc été fait grâce à cet atlas. J'ai volé sur Alor Star où j'ai refait le plein. Puis je suis rendu sur Sintora que j'ai photographié.* » Wareham essuie le feu de la DCA japonaise mais revient à bon port.

Les deux Buffalo du N° 243 *Squadron* détachés à Kota Bahru reçoivent l'ordre vers 6h30 d'aller mitrailler les plages où des barges de débarquement ont été signalées. Le *Flying Officer* M.H. Holder et le *Pilot Officer* R.S. Shield (RNZAF) effectuent cette mission mais l'avion de Holder est touché par des tirs au sol et pose son avion avec difficulté au retour sur Kota Buhra où il entre en collision avec un Hudson qui s'était écrasé peu de temps auparavant. Au retour, Shield s'en prend à un bombardier japonais qui fait partie d'un dispositif de neuf avions, mais trois de ses quatre mitrailleuses s'enrayent dès la première rafale et il ne peut poursuivre le combat.

Les raids sur les terrains de la RAF continuent toute la matinée. Deux Buffalo du N° 21 (RAAF) *Squadron* pilotés par le *Flight Lieutenant* J.R. Kinninmont et le *Sergeant* N.R. Chapman engagent un premier combat avec des Ki.27 qui n'est pas concluant. L'inexpérience associée à l'excitation de ce premier contact en est probablement la cause, comme en témoigne Kinnimont [19] : « *Le ciel était rempli de cercles rouges et les Japs tentaient tous de nous descendre* [...]. *J'étais si pressé de tirer sur quelque chose que je n'ai même pas utilisé mon viseur. J'ai simplement arrosé dans toutes les directions.*»

Mais la pression est si forte que l'ordre est donné un peu avant 11h00 d'évacuer Sungai Pentani vers Butterworth. Le N° 21 (RAAF) *Squadron* ne dispose alors que de quatre Buffalo en état de vol. Juste avant cependant, Kinninmont se porte volontaire pour effectuer une mission de reconnaissance sur Singora et au retour il se fait bousculer par des « Zero », sans que ces derniers ne parviennent à l'abattre. Les deux avions du N° 243 *Squadron* stationné à Kota Bharu reçoivent le même ordre d'évacuer le terrain, mais le W8196 doit être abandonné sur place.

Malaisie : 9 décembre 1941

Pour le N° 21 (RAAF) *Squadron*, la journée commence par une sortie de reconnaissance effectuée par les *Flying Officers* australiens G. Sheppard et D. Sproule. Dans l'après-midi, Butterworth est attaqué par les Japonais. Les Buffalo du N° 21 (RAAF) *Squadron* s'interposent et des quatre qui prennent part au combat, trois sont détruits et l'autre fortement endommagé. Le *Flying Officer* C.R. McKenny (RAAF) est alors en l'air avec le *Flight Lieutenant* F.H. Williams (RAAF) après avoir attendu des

[22] Harper, qui avait jugé le niveau de ses pilotes insuffisant, était parti en Australie avec l'approbation du commandement pour en trouver d'autres. Il va sans dire que ce genre de comportement n'a fait qu'accroître le fort ressentiment des pilotes Australiens, déjà agacés par la brutale éviction d'Allshorn.

Blenheim qu'ils sont chargés d'escorter quand ils sont coiffés par des chasseurs japonais. Ils parviennent dans un premier temps à leur échapper et à atterrir à Butterworth pour tenter de refaire le plein. Voyant que les équipes au sol ont disparu, les deux pilotes australiens décident de rejoindre leurs deux collègues qui avaient décollé pour intecepter le raid. McKenny est abattu en flammes par les Ki.27 de l'escorte, mais peut évacuer son avion avec de sévères brûlures au visage. Williams, quant à lui, ne pouvant pas tirer à cause d'un dysfonctionnment de ses mitrailleues choisit de rompre le combat et de poser son avion là où il peut. Il a juste le temps de s'en extraire avant que les Japonais ne le mitraillent et l'incendient au sol. Le *Flying Officer* H.V. Montefiore (RAAF) est également abattu et saute en parachute, non sans avoir pu descendre un Ki.27 juste avant. Seul le *Flying Officer* M. White parvient à rompre le combat avec un avion très endommagé qu'il doit poser en rase campagne.

Le drame du *Repulse* et du *Prince of Wales*

Pendant ce temps, le N° 453 (RAAF) *Squadron* reste l'arme au pied. Cet escadron est censé protéger la Force Z, dont les cuirassés *Repulse* et *Prince of Wales* constituent les pièces maîtresses. Si l'ennemi ne se montre pas, l'escadron perd quand même deux Buffalo dans des accidents le 9 décembre. Le W8151 est victime d'une panne de moteur qui contraint le *Sergeant* V.A Collyer (RAAF) à un atterrisage forcé. Dans la soirée, c'est le *Sergeant* E.A. Peterson (RAAF) qui entre en collision avec un Martin 139 hollandais; le W8210 est détruit.

C'est à peu près à ce moment qu'arrivent les nouvelles du sort de l'autre escadron australien et l'inquiétude grandit comme en témoigne le *Sergeant* G. Board (RAAF) [21] :

« *Le N° 21* Squadron *avait été réduit à un seul homme. Brutalement, nous nous sommes rendus compte de ce qu'était vraiment le Buffalo, un simple tonneau que les* Zero *pouvaient surclasser dans tous les domaines de vol.* »

Le 8 décembre dans la soirée, la Force Z a appareillé pour attaquer les convois japonais qui se trouvent dans une zone que l'amiral Philiips pense rejoindre dans la matinée du 10 . Suite à différentes erreurs, les Buffalo n'interviendront pas et, appelés trop tard, ils ne pourront que constater le naufrage des deux navires [23].

Dans les jours qui suivent, les Japonais lancent des raids sur Penang, ce qui oblige la RAF à renforcer le secteur en envoyant quatre Buffalo du N° 243 *Squadron* et un autre de la N° 4 PRU. À peine arrivé, ce dernier fait une sortie de reconnaissance sur Singora et il parvient de justesse à se dégager de plusieurs bimoteurs. Pendant ce temps, le *Squadron Leader* Allshorn a un mal fou à reconstituer son unité. De retour à Ipoh, il se présente à son supérieur, le *Wing Commander* R.G. Forbes. Allshorn raconte [21] :

« *Au cours de l'entretien quelque peu tendu, il me donna l'ordre de reformer le N° 21* Squadron *et m'informa que je ne revolerai pas avant que cette tâche ne soit achevée. J'ai demandé douze Buffalo de remplacement et il me répondit qu'à sa connaissance, cela ne pourrait se faire avant plusieurs jours. Je lui ai rétorqué que dans ces conditions je ne pourrais pas reformer tout de suite l'escadron et que j'envisageais en attendant, d'utiliser le personnel à renforcer les défenses d'Ipoh. Cette idée n'obtint pas son approbation.* »

Timothy Ashmead VIGORS

Tim Vigors, Irlandais né dans le comté de Tipperary, s'engage dans la RAF en janvier 1939 alors qu'il n'a pas encore 18 ans. Sa formation de pilote est brutalement accélérée à la déclaration de la guerre et il reçoit ses ailes en décembre 1939. Il se retrouve en France au sein du N° 226 *Squadron* qui vole sur Battle. Avant même la fin de la bataille de France, il suit un cours de pilote de chasse et rejoint le N° 222 *Squadron* au cours de l'été 1940. En octobre, il reçoit la DFC en récompense de ses cinq victoires confirmées. Il est muté en Extrême-Orient en janvier 1941 et prend en charge l'un des *Flights* du N° 243 *Squadron* en mars. Gravement brûlé au combat contre les Japonais dès le 13 décembre, il est évacué aux Indes. Il récupère mais ses blessures l'empêcheront de reprendre un commandement d'une unité navigante et il passera le reste de la guerre dans des postes non-opérationnels aux Indes. Il ne retourne en Grande-Bretagne qu'en 1945. Il quitte le service actif en novembre 1946 avec le grade de *Wing Commander.*

Cependant, les Britanniques, qui n'ont pas encore compris l'ampleur du désastre qui s'annonce, soupçonnent que l'anéantissement du N° 21 RAAF *Squadron* est à mettre au compte de l'incompétence d'Allshorn; il est même menacé d'être mis aux arrêts par le commandant de la base de Seletar, le *Group Captain* Brown.

Malaisie : 13 décembre 1941

Le 13 décembre, Penang est encore pris pour cible par trois Ki.48 du 75 *Sentai* et 18 Ki.51 du 71 *Chutai* qui causent de sérieux dommages. De nouveau, des renforts sont appelés et

[23] Nous invitons nos lecteurs à consulter Aéro-Journal n° 17 pour de plus amples détails sur cet épisode.

Le *Flight Lieutenant* J.R. Kinninmont, dit « Congo », est un autre personnage clé du N° 21 (RAAF) *Squadron* en Malaisie. Il survivra à la guerre et sera de nouveau sur le devant de la scène en Corée en 1952, cette fois à la tête du N° 77 *Squadron* australien. (Col. A. Thomas)

Exercice de décollage immédiat pour les pilotes du N° 453 (RAAF) *Squadron* à Sembawang en octobre 1941. Malgré un entraînement intensif, la plupart de ces jeunes pilotes frais émoulus des écoles de chasse n'auront pas le niveau suffisant pour aller se battre contre les Japonais. (AWM nég. SUK 14775)

cette fois, c'est le N° 453 (RAAF) *Squadron* au complet qui est envoyé à Ipoh, en plusieurs *Flights* de trois ou de cinq avions. À peine arrivé sur le terrain avancé de Butterworth, le trio de tête mené par le *Flight Lieutenant* R.D. Vanderfield est appelé à intercepter une formation d'avions Japonais. Vanderfield ne peut pas rentrer son train, mais cela ne l'empêche pas d'abattre un Ki.48 qui explose en vol. Il en abat un autre dans les secondes qui suivent. Ses deux ailiers, les *Sergeant* V.A. Collyer et M.N. Read, ne restent pas les bras croisés et à eux deux ils abattent trois Ki.51. À peine ce combat terminé, Collyer et Read atterrissent pour ravitailler et repartent aussitôt mitrailler un convoi japonais au nord d'Alor Star.

Pendant ce temps, le *Flight* suivant, mené par le *Wing Commander* L.J. Neale (RAF) qui doit prendre le commandement de la base de Ipoh, a décollé. Malgré sa faible connaissance du Buffalo, il s'était offert à convoyer l'une de ces machines à cause du manque de pilotes. Les Buffalo se perdent dans le mauvais temps et tombent à court de carburant. Les pilotes cherchent à atterrir rapidement, mais mésestiment la nature du terrain choisi. Le *Pilot Officer* T.W Livesey (RAAF) capote et son avion (W8180) se retourne; Livesey s'en sort avec de simples contusions. En revanche, le *Wing Commander* Neale a moins de chance avec son W8176 qui heurte la cime des arbres, se retourne et s'écrase. L'avion se met à brûler instantanément, ne laissant aucune chance à son pilote. Le troisième avion, le W8176, piloté par le *Pilot Officer* D.R.L. Brown (RNZAF), détaché du N° 243 *Squadron* depuis le 7 décembre, n'a pas plus de chance et périt dans des circonstances similaires. En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, le N° 453 (RAAF) *Squadron* a perdu trois avions et deux pilotes.

Le *Flight Lieutenant* Vigors prend la tête d'une formation de cinq Buffalo qui arrivent sans problème à Ipoh. Peu de temps après, Vigors décolle avec six Buffalo pour rejoindre Butterworth, mais l'un des avions doit retourner à Ipoh suite à des problème de train. Tout juste posés, ils sont assaillis par des Ki.27 appartenant aux 1 et 11 *Sentai*. Vigors se remémore ces moments [19] :

« *Je me souviens quand nous avons atterri, un aviateur se tenait près de la barrière avec un drapeau rouge dans les mains, nous avertissant d'une pré-alerte. Bien avant que nous ayons eu la chance de refaire le plein, il remua avec beaucoup d'energie son drapeau et disparut dans une tranchée. J'ai dit à mes gars de foutre le camp. Un autre Buffalo est parvenu à me rejoindre et nous avons décollé au-dessus de Penang où j'ai pu voir environ 30 avions Type 97.*

« *Nous les avons attaqués par dessus et avons surgi d'un nuage en les prenant de plus par derrière, pour nous donner l'avantage de la surprise. J'ai dit à mon compagnon que j'allais attaquer le milieu de la formation dans le but de la rompre en lui demandant de me couvrir, m'attendant à ce que cela se corse, ce qui ne fut pas long à venir.*

« *La mêlée habituelle s'ensuivit au cours de laquelle je suis quasiment sûr d'avoir eu plusieurs Japs, mais c'était trop chaud pour en faire un décompte exact. Le Type 97 pouvait tourner à l'intérieur du Buffalo et j'ai mis trop de temps à*

Liste des pertes par accident de Buffalo Mk.I à partir du 8.12.41 en Malaisie

Date	Serial	*Unité*
08.12.41	W8222	N° 21 Sqn
09.12.41	W8151	N° 453 Sqn
	W8210	N° 453 Sqn
13.12.41	W8180	N° 453 Sqn
	W8176	N° 453 Sqn (1)
	W8158	N° 453 Sqn (2)
	W8217	N° 453 Sqn
15.12.41	AN172	N° 21 Sqn
18.12.41	W8175	N° 488 Sqn (3)
	W8211	N° 453 Sqn
22.12.41	AN184	N° 453 Sqn
24.12.41	W8230	N° 151 MU
02.01.42	AN197	N° 243 Sqn
03.01.42	AN211	N° 453 Sqn
04.01.42	W8223	N° 488 Sqn
08.01.42	W8209	N° 21/453 Sqn
10.01.42	W8219	N° 453 Sqn
12.01.42	W8135	N° 488 Sqn
13.01.42	AN187	N° 488 Sqn
17.01.42	W8195	N° 488 Sqn
30.01.42	AN205	N° 453 Sqn
07.02.42	W8136	N° 4 PRU

(1) W/C L.J. Neale (†)
(2) P/O D.R.L. Brown (RNZAF) (†).
(3) Sgt A.G. Craig (RNZAF) (†)

m'en rendre compte. De ce fait, j'ai reçu un coup direct dans le réservoir qui se trouvait sous mes pieds et qui bien sûr à commencé à prendre feu. J'ai utilisé le vieux truc pour sortir le plus rapidement d'un avion, en me débrêlant et en poussant violemment sur le manche. J'ai commis l'erreur de tirer sur la corde d'ouverture du parachute trop tôt et en un rien de temps j'ai eu l'impression que toute la foutue aviation japonaise était en train de me tirer dessus entre 10 000 pieds et le sol. Les Japonais m'ont tiré dessus jusqu'à ce que trouve refuge dans la jungle. »

Pendant ce temps, le *Sergeant* O'Mara, l'ailier de Vigors, est lui-même endommagé par les Japonais, mais il parvient à s'enfuir et à faire un atterrissage forcé à Kuala Kangsar. Un autre Buffalo a pu décoller, le *Flight Lieutenant* B.A. Grace (RAAF), qui engage le combat à 700 pieds seulement. Il revendique une victoire sur un Ki.27 avant d'être lui-même touché; il revient à Ipoh sain et sauf. Quant aux deux autres Buffalo que Vigors a emmenés, ils sont encore en train de se ravitailler quand les Japonais surgissent. Ils parviennent néanmoins à décoller séparément. Les pilotes japonais ne laissent pas la moindre chance au *Pilot Officier* G.L. Angus (RAAF) de prendre de l'altitude et son avion est sérieusement mis à mal. Il parvient à se poser dans un champ. Angus évacue avant que les Japonais ne finissent de le détruire en le mitraillant. Le *Sergeant* R.R. Oelrich (RAAF) n'a pas plus le temps de monter et après quelques manœuvres, il est abattu et tué terminant ainsi le baptême du feu du N° 453 (RAAF) *Squadron* chèrement payé par les Australiens.

Malaisie : du 14 au 18 décembre 1941

Le 14 décembre, le N° 21 (RAAF) et le N° 453 (RAAF) *Squadron* sont envoyés mitrailler des colonnes japonaises près d'Alor Star. Cinq avions décollent, mais seuls trois Buffalo arrivent sur l'objectif qu'ils mitraillent copieusement. C'est alors que les pilotes de Buffalo aperçoivent des bombardiers Ki.51 et les attaquent aussitôt. Le *Flight Lieutenant* A.M. White, un Sud-Africain servant dans la RAAF, est tué par les tirs des mitrailleurs avant qu'il n'ait pu ouvrir le feu. Le *Sergeant* G.R. Board se trouve aux prises avec des Ki 43 qui ont surgi de nulle part et il parvient à en abattre un en flammes. Le *Sergeant* G.E.G. Seagoe, quant à lui, en endommage un autre. Les deux avions quittent la zone et reviennent à la base avec quelques trous dans la carlingue. Dans l'après-midi, les Buffalo sont de nouveau en l'air pour deux nouvelles sorties de *straffing* sur Alor Star, la première n'étant pas menée à terme, la seconde se passant sans incident. Mais le N° 453 (RAAF) *Squadron* n'a plus un seul avion disponible à la fin de la journée pour six pilotes restants !

Le 15 décembre, une formation de Ki.48 du 90 *Sentai* est interceptée par des Buffalo du N° 453 (RAAF) *Squadron*. Le *Flight Lieutenant* R.D. Vanderfield et les *Sergeants* G.R. Board et M.D. O'Mara revendiquent la destruction d'un bombardier. C'est presque un miracle car les deux *Sergeants* ont deux de leurs mitrailleuses qui s'enrayent et R.D. Vanderfield n'en a aucune qui fonctionne ! En contre-partie de cette victoire, un Buffalo est perdu dans un accident.

Si la question des enrayages systématiques des mitrailleuses devient préoccupante [24], ce n'est pas le seul problème auquel ont à faire face les pilotes de Buffalo. À Ipoh il n'existe aucun système d'alerte, ce qui rend les avions très vulnérables à la moindre attaque, et les rechanges ne parviennent pas jusqu'à la base.

Le 16 décembre, les pilotes stationnés à Ipoh passent de longues heures à monter des patrouilles de veille pour compenser l'absence de système d'alerte. Nécéssaires, ces heures fatiguent cependant les hommes et usent les avions, déjà fortement sollicités les uns comme les autres. Ce jour-là les Japonais ne se montrent pas dans le secteur. En revanche, le 17 décembre 1941, trois Ki.43 du 59 *Sentai* parviennent à atteindre Ipoh et à passer sous la patrouille de veille. Les Australiens piquent pour les intercepter et un combat tournoyant s'engage, mais seuls quelques coups au but sont signalés. Plus tard, au cours d'un autre raid deux Buffalo sont détruits au sol. Quelques pilotes ont décollé mais le combat ne donnera rien.

Le lendemain, un autre Buffalo est détruit par le *Sergeant* G. Board au décollage lors d'un *scramble* dans l'après midi. Ce raid détruit un autre Buffalo et le *Flight Lieutnant* R.A. Kirkman (RAAF) casse le sien en heurtant un fossé à l'atterrissage.

Malaisie : du 19 au 21 décembre 1941

Dans les jours qui suivent, les choses se dégradent. Le recomplètement devient difficile et les positions intenables.

[24] D'après un rapport remis par le *Squadron Leader* Harper après la guerre, il semble que la cause principale de ce défaut récurrent soit venu du manque du personnel au sol, qui faute de temps n'a jamais pu nettoyer les armes comme elles auraient dû l'être.

Le N° 488 (RNZAF) *Squadron* est le dernier escadron de chasse à percevoir des Buffalo. Il semble que celui-ci codé NF-D n'ait reçu que partiellement les marques alors en vigueur pour les chasseurs de la RAF.
En revanche, il porte un « D » blanc sur le côté gauche de l'anneau du capot, pratique exceptionnelle sur un avion de cette unité, d'autant que dans les autres unités, la lettre était plutôt peinte en noire sur le fond clair à droite. L'insigne personnel peint à l'avant du fuselage n'a pas pu être identifié.
(RNZAF Museum - HIST625)

Le *Flight Lieutenant* McKenzie fait chauffer son moteur pour un nouveau vol d'entraînement.
Le N° 488 (RNZAF) Squadron sera l'unité la moins bien préparée quand les Japonais attaqueront en décembre 1941. Ses pertes seront lourdes.
(RNZAF Museum - PR8369d)

Richard Douglas VANDERFIELD

Né à Sydney en novembre 1914, Richard Vanderfield travaille comme VRP avant la guerre. Quand celle-ci éclate, il s'engage dans la RAAF et, après avoir complété sa formation, il se retrouve en 1940 au N° 258 *Squadron* en Grande-Bretagne. Il n'y reste que quelques mois avant d'être muté au N° 453 (RAAF) *Squadron* lors de sa création avec le grade de *Flight Lieutenant*. On lui confie le commandement du *Flight A*. Pendant la campagne de Malaisie, il revendique 5,5 victoires confirmées et probables dans des conditions difficiles et devient l'un des rares as sur Buffalo.
Il est évacué en Australie au printemps de 1942 et on le retrouve par la suite en Nouvelle-Guinée avec le N° 76 (RAAF) *Squadron* sur Kittyhawk puis au N° 79 (RAAF) *Squadron* sur Spitfire, à chaque fois comme *Flight Leader* mais il ne remportera aucune autre victoire aérienne. Il termine la guerre avec le grade de *Squadron Leader* et il commande alors le N° 110 *Mobile Fighter Control Unit*. Il reçoit la DFC en mars 1945.

Le 19 décembre, ordre est donné aux unités d'abandonner les terrains de Sungei Patani, Butterworth et Taiping, terrain satellite d'Ipoh. Tout ce qui peut être évacué est mis à l'abri à Kuala Lumpur, mais les Japonais avancent tellement vite qu'une partie du ravitaillement, comme l'essence et les munitions, ne peut pas être évacué et tombe aux mains des envahisseurs. Le *Sergeant* G. Board témoigne [21] :
« *Les hommes n'ont même pas pu enterrer leurs morts, il y en avait trop. Les valides et les blessés ont été embarqués à toute vitesse dans les camions et les bombes ont été placées sous la piste et une fois les derniers avions décollé, ils ont fait exploser les bombes pour la rendre inutilisable.* »
Le 21 décembre, les Japonais, ne laissant aucun répit aux troupes du *Commonwealth*, attaquent Kuala Lampur à deux reprises. Au cours du deuxième raid, le *Sergeant* E.A. Peterson abat un Ki.48 et en revendique un autre probable mais le *Sergeant* K.R. Leys doit évacuer son appareil touché par les Ki.43 de l'escorte.

Avant décembre 1941, beaucoup de pilotes australiens ou néo-zélandais ont peint sur leur machine un insigne personnel venant rompre la monotonie du camouflage de la RAF. Ici, le Buffalo W8138 du *Pilot Officer* Noel Sharp du N° 488 (RNZAF) *Squadron*. Sharp sera porté disparu en mars 1942 au-dessus de Java après avoir été touché par la DCA japonaise. (Col. RC Sturtivant)

Malaisie : 22 décembre 1941

Le 22 décembre a lieu la plus grande bataille aérienne dans le ciel de la Malaisie. Ce matin-là, le N° 453 (RAAF) *Squadron* au complet, soit une douzaine de Buffalo sous le commandement du *Flight Lieutenant* Vanderfield, reçoit l'ordre de décoller de Kuala Lumpur vers 10h00. Alors qu'ils atteignent 7 000 pieds, les pilotes aperçoivent six chasseurs identifiés comme étant des « Zero ». Ils passent à l'attaque, mais les chasseurs japonais sont rejoints par d'autres chasseurs (identifiés comme des « Me 109 », mais qui sont en fait des Ki.43 du 64 *Sentai*). Le combat va durer trente minutes.
Les Japonais ne revendiquent pas moins de onze Buffalo. En fait les pertes des Buffalo sont nettement moins sévères. Plusieurs avions endommagés doivent faire un atterrissage forcé à Kuala Lumpur; le *Pilot Officer* E.W. Drury (RAAF) revient au terrain mais, blessé, il contrôle mal son avion qui capote dans un fossé en bout de piste, provoquant la rupture des fixations du moteur. Drury décèdera de ses blessures dans la nuit; son avion est jugé irréparable. Le *Pilot Officer* T.W. Livesey se pose aussi en urgence, mais les conséquences pour lui et son appareil sont moins graves. Tous les autres avions peuvent atterrir, avec plus ou moins de trous, sauf quatre qui sont portés disparus; parmi ceux-ci trois ont été abattus par les Japonais. Le *Sergeant* M.N. Read (RAAF) a été tué dans une collision avec un Ki.43. Les *Sergeants* australiens G.R. Board et Scrimgeour ont eu plus de chance et ont pu sauter de leur appareil. Le dernier pilote manquant est le *Sergeant* W. Collyer (RAAF) qui a réussi à se poser Sembawang bien que blessé au pied.
Les Buffalo se sont bien battu et ne revendiquent pas moins de neuf victoires dont six probables, l'Australien A.W.B. Clare s'octroyant le tiers de ce total. G.R. Board donne des précisions sur sa victoire sur un Ki 48 [21] :
« *J'ai secoué le manche vers l'avant, poussé la manette des gaz vers le tableau de bord et plongé verticalement et j'ai tenu ce plongeon jusqu'à ce qu'un bombardier croise mon viseur et j'ai appuyé sur la détente. Le bimoteur s'est désintégré en une multitude de morceaux enflammés.*» Il est alors abattu par chasseur et termine : « *Ce fut une sensation formidable et j'en ai vraiment profité. Tout à coup tout devint silencieux après le bruit assourdissant des combats et le hurlement des moteurs. C'était un silence absolu, mis à part le vent qui soufflait autour de moi.* »
Les pilotes de Buffalo bénéficient d'une accalmie de deux petites heures, car la journée n'est pas terminée. En effet, ils se préparent à décoller suite à une alerte, quand quatre Ki.43 se présentent à la verticale du terrain. Les Japonais commencent à mitrailler et les pilotes des Buffalo estiment préférable de renoncer à décoller dans ces circonstances et de se mettre à l'abri. Cependant, le *Sergeant* E.A. Peterson, qui n'a pas vu arriver les Japonais, a poursuivi son décollage. Il est immédiatement pris pour cible par les Ki.43 qui ne lui laissent aucune chance. Il est abattu alors qu'il n'a pas encore atteint l'altitude de 700 pieds; l'avion de Peterson s'écrase non loin de Kuala Lumpur.
Cette journée a été rude pour le N° 453 (RAAF) *Squadron* qui se retrouve dans la soirée avec seulement trois Buffalo

en état de vol ! De ce fait, le lendemain l'escadron reçoit l'ordre de revenir à Sembawang. Le N° 21 (RAAF) *Squadron* qui a subi aussi de lourdes pertes depuis le début de l'invasion fusionne avec le N° 453 *Squadron* et l'ensemble est placé sous le commandement du *Squadron Leader* Harper, entre-temps revenu d'Australie. Cette unité composite est provisoirement dénommée N° 21/453 (RAAF) *Squadron*. En un peu moins de deux semaines, l'équivalent d'un escadron de chasse a été anéanti.

Le réduit de Singapour

Pendant ce temps, Singapour a bénéficié d'une accalmie passagère, ce qui a permis à la place forte de se renforcer. Le N° 243 et le 488 (RNZAF) *Squadron,* qui sont majoritairement constitués de Néo-zélandais, n'ont pas bougé de Kallang. Le 15 décembre 1941, les choses évoluent et une patrouille de quatre Buffalo du N° 488 (RNZAF) *Squadron* est envoyé intercepter un avion de reconnaissance japonais mais sans succès. Le lendemain, un autre avion japonais est repéré mais cette fois seize Buffalo décollent en pensant avoir plus de chance de l'abattre... encore une fois les Buffalo reviennent bredouilles. À la suite de l'attaque nocturne du 8 décembre, le N° 243 *Squadron* avait peint deux Buffalo en noir mat pour les engager aux côtés des Blenheim Mk.IF dans des sorties de nuit. Malheureusement ces efforts restent vains à cause à la fois de mauvaises communications radio, d'une couverture radar inexistante et surtout de l'entêtement du commandant de la défense antiaérienne de Singapour à ne pas vouloir que des intrus (les Buffalo et les Blenheim !) survolent sa zone pendant les alertes... Dans ces conditions, les avions japonais n'ont pas grand chose à craindre.

De toute manière, les Buffalo sont bien loin être des chasseurs de nuit efficaces, comme en témoigne le *Flight Lieutenant* M. Garden commandant le *Flight* A du N° 243 *Squadron* [19] : « *C'était de toute façon sans espoir car les flammes sortant des pipes d'échapement n'étaient pas masquées, ce qui fait que l'ennemi pouvait me repérer à des kilomètres alors que je ne pouvais pas encore le voir !* » Ce que Garden a découvert, les pilotes britanniques l'avaient déjà constaté en Grande-Bretagne lorsque le Buffalo y avait été testé. Il semble donc que ces rapports ne soient pas parvenus aux principaux interéssés.

Le 18 décembre, survient un accident qui coûte la vie à un pilote du N ° 488 (RNZAF) *Squadron,* le *Sergeant* A. Craig. Trois autres avions sont perdus les 2, 3 et 4 janvier 1942. Dans le premier cas, la responsabilité en incombe au pilote qui s'est perdu dans le mauvais temps. Une panne mécanique et une panne de moteur sont à l'origine des deux autres accidents. En effet, les escadrons de Buffalo connaissent quelques ennuis avec leurs moteurs et les temps d'immobilisation empêchent les pilotes de parfaire leur instruction, déjà tout juste suffisante en particulier dans les vols en altitude. Il semble que le Buffalo ne puisse pas soutenir une montée pleins gaz très longtemps. C'est particulièrement vrai pour la plupart des avions du second lot de Buffalo (*serial* commançant par AN) équipés d'anciens moteurs civils reconditionnés, moins fiables semble-t-il. Ainsi des pertes de puissance sont parfois constatées avec des chutes de pression d'huile et des températures moteur exessives. Il est rare que les Buffalo dépassent les 25 000 pieds.

Liste des victoires confirmées et probables revendiquées par les Buffalo Mk. I en Malaisie
N° 21 (RAAF) *Squadron*
N° 21/453 (RAAF) *Squadron*

Date	*Pilote*	*Type*	*Nbre*
09.12.41	F/O H.V. Montefiore (RAAF)	Ki.27	1
15.01.42	F/L R.D. Vanderfield (RAAF)	Ki.48	1
	F/O F. Leight-Bowers (RAAF)	Ki.48	1
	F/L J.R. Kinninmont (RAAF)	Ki.48	1
17.01.42	Sgt A.W.B. Clare (RAAF)	Ki.27	1
		A6M	0,5
	F/L R.D. Vanderfield (RAAF)	Ki.27	0,5
		A6M	0,5
	F/L B.A. Grace (RAAF)Ki.27	0,5	
18.01.42	F/O D.M. Sproule (RAAF)	Ki.27	1
	Sgt H.W. Parsons (RAAF)	Ki.43	1
19.01.42	F/L J.R. Kinninmont (RAAF)	Ki.51	1
		Ki.43	1
	F/L R.A. Kirkman (RAAF)	Ki.51	1
		A6M	1
	F/L R.D. Vanderfield (RAAF)	Ki.51	1
	Sgt K. Gorringe (RAAF)	Ki.51	1
26.01.42	F/L B.A. Grace (RAAF)Ki.27	1	
	F/O G.M. Sheppard (RAAF)	Ki.27	1
	Sgt K. Ross Leys (RAAF)	Ki.27	1

Total : 18 victoires (15 victoires confirmées, 3 probables).

NB : Mis à part la première victoire, toutes ont été revendiquées par le N° 21/453 (RAAF) *Squadron.*

Liste des victoires confirmées et probables revendiquées par les Buffalo Mk. I en Malaisie
N° 243 *Squadron*

Date	*Pilote*	*Type*	*Nbre*
13.12.41	Sgt G.B. Fisken (RNZAF)	Ki.48	1
10.01.42	Sgt B.S. Wipiti (RNZAF)	Ki.46	0,5
	Sgt C.T. Kronk (RNZAF)	Ki.46	0,5
12.01.42	F/L M. Garden	Ki.27	3
	F/O M.H. Holder	Ki.27	2
	Sgt G.B. Fisken (RNZAF)	Ki.27	1
	P/O N.C. Sharp (RNZAF)	Ki.27	1
	P/O G.L. Bonham (RZNAF)	G3M	3
	Sgt A.R. Reynolds (RNZAF)	Ki.27	2
13.01.42	F/L M. Garden	Ki.27	1
	P/O N.C. Sharp (RNZAF)	Ki.27	1
	P/O E.A. Pevreal (RNZAF)	Ki.43	0,5
	Sgt C.T. Kronk (RNZAF)	Ki.43	0,5
14.01.42	Sgt G.B. Fisken (RNZAF)	A6M	1
15.01.42	P/O T.B. Marra (RNZAF)	Ki.27	1
	F/L M. Garden	A6M	0,5
	Sgt R.A. Weber (RNZAF)	A6M	0,5
16.01.42	S/L F.J. Howell	C5M	1
	Sgt C.T. Kronk (RNZAF)	Ki.43	1
17.01.42	F/O M.H. Holder	Ki.48	3
	Sgt G.B. Fisken (RNZAF)	Ki.48	2
18.01.42	P/O N.C. Sharp (RNZAF)	A6M	1
	Sgt M.J.F. Baldwin	A6M	1
	Sgt V. Arthur (RNZAF)	A6M	1
	Sgt C.T. Kronk (RNZAF)	A6M	1
	P/O T.B. Marra (RNZAF)	Me 109	1
	P/O E.A. Pevreal (RNZAF)	Ki.48	1
20.01.42	Sgt C.T. Kronk (RNZAF)	Ki.48	1
	P/O N.C. Sharp (RNZAF)	Ki.48	1
21.01.42	Sgt B.S. Wipiti (RNZAF)	A6M	1
	Sgt M.J.F. Baldwin	G4M	1
	Sgt G.B. Fisken (RNZAF)	A6M	1
	Sgt C.T. Kronk (RNZAF)	A6M	1
22.01.42	Sgt B.S. Wipiti (RNZAF)	G3M	2
25.01.42	Sgt M.A. Greenslade (RNZAF)	G3M	1
26.01.42	F/L M. Garden	Ki.27	1
	Sgt B.S. Wipiti (RNZAF)	Ki.27	1
	P/O J.M. Cranstone (RNZAF)	A6M	1

Total : 44 victoires (28 victoires confirmées, 16 probables).

Un autre avion du N° 488 (RNZAF) *Squadron* plus représentatif que le précédent. Il semble que les avions de cette unité n'aient eu que la moitié de la casserole d'hélice peinte en *Duck Egg Green*. En revanche, l'anneau du capot moteur gardait souvent la couleur du camouflage d'origine et ce n'est pas un signe distinctif du 488. (Col. R.C. Sturtivant)

Du 5 au 11 janvier 1942

Les incidents malheureux continuent et atteignent leur paroxisme le 5 janvier 1942. Ce jour-là, tous les Buffalo du N° 243 *Squadron* sont prêts à decoller vers 7h00, ne laissant en fait qu'une seule machine au sol. Ils décollent sur alerte et au cours de la montée initiale, le *Sergeant* P.L. Elliott (RNZAF) doit retourner à la base pour des raisons inconnues. Se présentant en approche, il est gêné par e nuage de poussière provoqué par les avions lors du décolage et il entre en collision au sol avec le *Pilot Officer* R.S. Spencer (RNZAF) qui s'apprêtait à décoller. Les deux avions prennent feu immédiatement et aucun des pilotes ne survit à l'accident. Âgé à peine de 19 ans, le *Sergeant* Elliot était l'un des plus jeunes pilotes de l'escadron. Ces deux décès sont durement ressentis par les aux autres pilotes d'autant que ce *scramble* n'a rien donné.

Jusqu'au 10 janvier, l'activité des Buffalo se résume à quelques patrouilles et vols de reconnaissance. Le 10 janvier, deux pilotes du N° 243 *Squadron* interceptent un Ki.46 de la 81 *Chutai* indépendante effectuant une mission de reconnaissance. Le *Sergeant* néo-zélandais B.S. Wipiti parvient à se mettre dans la queue de l'avion japonais et à lui lâcher une longue rafale qui touche l'un des moteurs. Wipiti est rejoint par un autre compatriote, le *Sergeant* C.T. Kronk et ils poursuivent le Ki .46 jusqu'à qu'ils parviennent à lui admistrer le coup de grâce. Cette victoire, qui sera confirmée par la suite, est en fait la première depuis le 22 décembre 1941. Le *Squadron Leader* Harper du N° 21/453 (RAAF) *Squadron* décolle aussi dans la journée pour intercepter un autre Ki.46 signalé, mais l'avion japonais parvient à s'échapper.

John Noble MacKENZIE

John Mackenzie est le petit-fils du Premier ministre néo-zélandais Thomas, qui dirigea la Nouvelle-Zélande pendant quelques mois en 1912. Né en août 1914, il suit ses études secondaires et une fois celles-ci terminées, il passe quelque temps dans la ferme de son père avant de s'engager dans la RAF en 1937. En septembre 1938, il rejoint le N° 41 *Squadron*, l'un des premiers escadrons équipés en Spitfire. Il participe aux combats au-dessus de Dunkerque et à la bataille d'Angleterre au cours de laquelle il remporte quatre victoires confirmées. Il est cependant abattu deux fois dans le même temps.

Quand il rejoint Singapour en septembre 1941, il a deux autres victoires à son actif, ainsi que la DFC. Il prend la tête du *Flight A* du N° 488 (RNZAF) *Squadron* puis le commandement du *Squadron* en janvier 1942. Il est rapatrié après la chute de Singapour et on lui confie alors le N° 14 (RNZAF) *Squadron*, constitué avec des anciens pilotes de Buffalo; il y retrouve G.B. Fisken. En février 1943, il prend le commandement d'une unité d'entraînement opérationnel puis part en Grande-Bretagne pour diriger un OTU. En avril 1944, il fait un autre tour d'opérations à la tête du N° 64 *Squadron* et rejoint la Nouvelle-Zélande en septembre. Après la guerre, il poursuit sa carrière dans la RAF avant de la quitter en 1957 comme *Squadron Leader*.

12 janvier 1942 : la lutte pour la survie

Après une journée de mauvais temps qui empêche toute activité aérienne, les Japonais sont de retour le 12 janvier 1942 au-dessus de Singapour. Huit Buffalo du N° 488 (RNZAF) *Squadron* vont intercepter des chasseurs en mission de mitraillage. Ils sont rejoints par six autres Buffalo une vingtaine de minutes plus tard. Le *Flight Lieutenant* J.N. MacKenzie aperçoit très rapidement 27 chasseurs nippons (Ki.27) se trouvant 3 000 pieds au-dessus. Ils n'ont pas le temps de réagir et sont coiffés par les Japonais. Le *Sergeant* T.W. Honan (RNZAF) doit évacuer son appareil en flammes. Son compagnon, le *Sergeant* R.W. MacMillan (RNZAF), le rejoint suspendu à son parachute quelques secondes plus tard. Le *Flight Lieutenant* MacKenzie en a gardé le souvenir gravé dans sa mémoire [21] :

« *Nous avions reçu l'ordre de prendre de l'altitude tout de suite après le décollage de Kallang et de monter au-dessus de Causeway. Nous devions nous trouver non loin de Johore encore à basse altitude et donc vulnérables quand ils nous sont tombés dessus sans crier gare – bang ! Nous savions seulement que des avions ennemis approchaient sans connaître leur position exacte. Je venais juste de regarder au-dessus de moi et je les ai vus débouler droit sur nous. Nous étions dans une situation désespérée... j'ai crié à mes gars :* rompez la formation et volez vers le soleil ! »

Les autres avions de la première vague sont malmenés mais parviennent à s'extraire du guêpier et à revenir au terrain plus ou moins perforés. Les mitrailleuses du Buffalo du *Sergeant* W.J.N. MacIntosh (RNZAF) ont refusé de fonctionner, phénomène trop bien connu par les pilotes de Buffalo. Les Brewster sont en nette infériorité numérique, ce qui rend encore plus difficile le combat comme en témoigne le *Pilot Officer* H.S Pettit (RNZAF) [19] :

« *On a été surpris par au-dessus et le* Flight *a éclaté. Je suis parvenu à me dégager du Japonais qui s'était figé dans la queue de mon appareil et j'ai grimpé à trois reprises dans l'espoir de pouvoir reprendre de l'altitude pour engager le combat dans des conditions plus favorables. À chaque fois j'ai dû renoncer à cause de la supériorité numérique et de leur avantage en altitude* ».

La deuxième formation arrive trop tard et n'engage pas l'ennemi. Dans la confusion, les Japonais revendiquent la destruction de dix Buffalo, soit deux de plus que le nombre initialement engagé ! Mais la journée est loin d'être terminée. Dans l'après midi un second raid est signalé et les Buffalo du N° 243 *Squadron* décollent épaulés par des Brewster hollandais. Le *Flight Lieutenant* M. Garden mène son *Flight*

Les troupes du Commonwealth sont loin d'avoir la maîtrise du ciel et ce, dès le début de la campagne. Les bombardiers détruisent ou endommagent au sol un grand nombre de Buffalo, dont les effectifs sont loin d'être pléthoriques en décembre 1941. (Col. A Thomas)

à l'attaque de neuf Ki.27 et parvient à en toucher un à une distance si faible qu'il a été capable de discerner le visage de son adversaire. Ils sont en effet passés très proches l'un de l'autre puisque le mât d'antenne de l'avion japonais à raboté l'aile droite du Buffalo. Sans attendre, Garden s'attaque à un autre Ki.27 qu'il touche, mais qui lui sera finalement accordé que comme probable. Il perd cependant l'avantage assez vite et se retrouve entouré de Japonais qui lui veulent tout sauf du bien. Mowbray Garden rapporte la suite [19] :

« Il y en avait trois en formation dans ma queue et je ne pouvais pas m'en défaire. J'entendais les balles marteler les ailes de mon avion. J'étais en train de me donner des excuses pour sauter en parachute quand je me suis souvenu du conseil du F/L Tim Vigors, qui disait que quand vous pensez que tout est perdu et que la mort et la destruction sont imminentes, fermez simplement les yeux, manœuvrez le gouvernail de gauche à droite, ouvrez au maximum la manette des gaz et brassez le manche. J'ai fait exactement ce qu'il a dit et quand j'ai rouvert les yeux, il n'y avait plus d'avions autour de moi, mais j'ai pu aussi constater que mon taxi avait subi des dommages considérables. Il volait très mal et il y avait des vibrations terribles. J'ai pris le chemin du retour et quand je me suis arrêté en bout de piste, il s'est gentiment effondré. »

Le *Flight* B ne reste pas inactif et engage aussi les Nippons. Le *Sergeant* G.B. Fisken, le futur grand as néo-zélandais, fait partie du dispositif et revendique un Ki.27, mais le *Sergeant* N.B. Rankin (RNZAF) est abattu et tué.

Un peu plus tard dans l'après midi, un autre raid japonais est signalé et c'est le N° 243 *Squadron* qui décolle pour l'intercepter. Le *Sergeant* Fisken décolle pour la deuxième fois de la journée. Mais cette fois l'adversaire est encore plus redoutable que la fois précedente : des A6M « Zero ». Fisken commentera par la suite [19] :

« Pour comparer le Buffalo et le « Zero », je dirais qu'ils faisaient partie de deux mondes à part. Le « Zero » surclassait le Buffalo dans tous les domaines. Engager le combat avec ce type d'avion avec le moindre désavantage, le plus petit soit-il, était synonyme de suicide. [...] *Au cours de l'une de mes premières rencontres, je me souviens d'avoir baissé mon train et les volets complètement – j'ai alors pensé que j'avais heurté un mur de brique – mais j'ai résussi à virer plus court que le « Zero » et a lui lâcher quelques courtes rafales. Mais je n'ai pas pu voir les résultats car il y avait trop de Japs autour de moi. »*

Les Néo-zélandais perdent un des leurs, le *Sergeant* R.J. Newman. Le *Pilot Officer* N.C. Sharp, détaché du N° 488 (RNZAF) *Squadron*, est crédité d'une victoire probable.

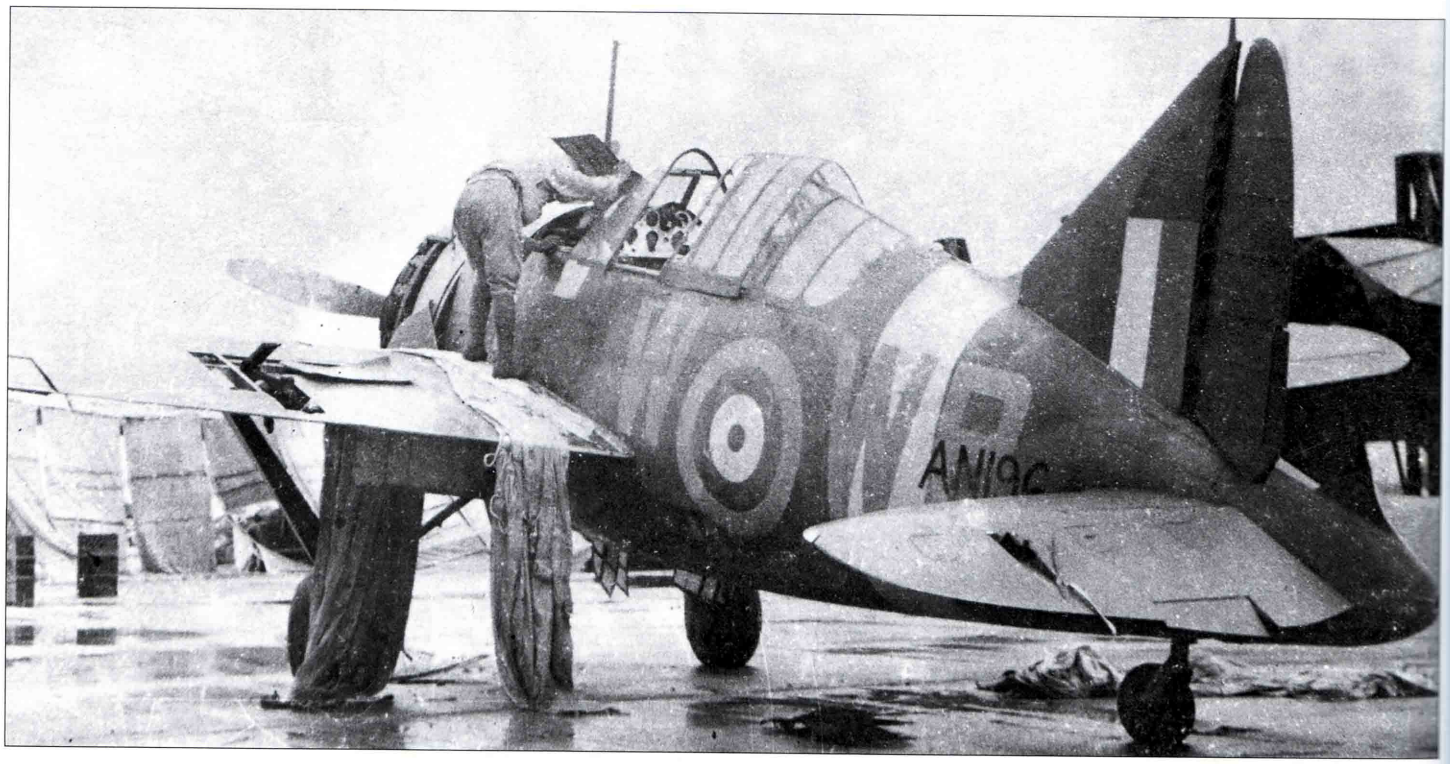
Le N° 488 (RNZAF) *Squadron* tente aussi de prendre part au combat, mais il ne peut prendre suffisamment d'altitude pour intervenir. Ce décollage se termine mal pour le *Sergeant* V.E. Meaclem, victime d'une panne d'alimentaion d'huile, qui va s'écraser non loin de Seletar. L'avion est détruit mais le pilote s'en sort sans une égratignure.

De leur côté, les Australiens du N° 21/453 *Squadron* font une dernière tentative pour attaquer Kuantan, mais l'objectif s'avère être couvert par la brume. En effet, cette unité composite a tenté de mitrailler plusieurs objectifs japonais dans la zone, mais a dû renoncer à chaque fois. Le retour est marqué par un drame lorsque deux Buffalo entrent en collision. L'hélice de l'avion du *Sergeant* G.T. Harrison est endommagée au cours du choc avec l'avion du *Flying Officer* R.H. Wallace et doit faire un atterrissage forcé dans les arbres le long de la rivière Mersing, heureusement sans autres conséquences pour lui; mais il va passer six longs

Liste des victoires confirmées et probables revendiquées par les Buffalo Mk. I en Malaisie
N° 488 (RNZAF) *Squadron*

Date	*Pilote*	*Type*	*Nbre*
12.01.42	Sgt W.J.M. MacIntosh (RNZAF)	Ki.27	1
13.01.42	P/O W.J. Greenhalgh (RNZAF)	G3M	1
14.01.42	Sgt P.E.E. Killick (RNZAF)	Ki.46	1
15.01.42	Sgt E.E.G. Khun (RNZAF)	Ki.27	1
	Sgt D.L. Clow (RNZAF)	Ki.27	0,33
	Sgt W.J.M. MacIntosh (RNZAF)	Ki.27	0,33
	Sgt H.J. Meharry (RNZAF)	Ki.27	0,33
18.01.42	Sgt E.E.G. Khun (RNZAF)	A6M	2
	Sgt P.E.E. Killick (RNZAF)	A6M	1
	F/L J.R. Hutcheson (RNZAF)	A6M	1
	Sgt V.E. Meaclem (RNZAF)	A6M	1
	Sgt W.J.M. MacIntosh (RNZAF)	A6M	2

Total : 12 victoires (6 victoires confirmées, 6 probables).



On ingore le nombre de Buffalo tombés aux mains des Japonais. Cet avion du N° 243 *Squadron* semble être en assez bon état pour être remis en état de vol par la suite. Contrairement à ce qu'ils avaient pu faire lors des rembarquements de 1940 et de 1941, les Britanniques n'ont pas eu le temps de détruire le matériel encore utilisable. (SDAM)

jours dans la jungle malaise, sans eau potable et sans nourriture, avant d'être retrouvé par des compatriotes. Wallace a de son côté a moins de chance et s'il peut encore voler pendant quelques minutes, il doit amerrir non loin de Tengora et se blesse. Lui aussi va errer dans la jungle avant d'être retrouvé par une patrouille terrestre australienne.

Le 13 janvier, une trentaine de G3M s'en prennent à un convoi qui apporte des renforts, dont 51 Hurricane et 24 pilotes. Huit Buffalo du N° 488 (RNZAF) *Squadron* décollent pour les intercepter et les choses se passent plutôt mal. Dès le début de l'engagement, l'avion du *Flight Lieutenant* J.R. Hutcheson, l'un des rares Anglais de l'unité, est touché par les mitrailleurs des bombardiers et doit rompre le combat. Le *Pilot Officer* F.W.J. Oakden reçoit un coup direct dans son réservoir d'essence, ce qui l'oblige à faire un amerrissage forcé; il est receuilli par un sampan un peu plus tard. L'avion du *Sergeant* W.R. de Maus (RNZAF) est aussi touché par les tirs adverses et doit rompre le combat pour revenir au terrain. Le *Sergeant* D.L. Clow (RNZAF) est lui aussi la cible des mitrailleurs japonais et reçoit quelques balles dans les réservoirs. Il n'a pas d'autre choix que de sauter en parachute au sud de Pulau Batam; il rejoindra son unité deux jours plus tard. Piètre consolation, le *Pilot Officer* W.J. Greenhalgh revendique un G3M endommagé.

Frank Johathan HOWELL

Frank Howell s'engage dans la RAF pour une durée limitée en mars 1937. Après un bref passage au N° 25 *Squadron*, il est muté au N° 80 *Squadron* en Égypte en mars 1938. Il retourne en Grande-Bretagne en novembre 1939 pour prendre en charge un *Flight* du N° 609 *Squadron* avec lequel il combat au-dessus de Dunkerque et pendant la bataille d'Angleterre, au cours de laquelle il est abattu. En octobre 1940, il est titulaire de neuf victoires et reçoit la DFC. En février 1941, il prend les commandes du N° 118 *Squadron* récemment crée et remporte la première victoire de cette unité. En novembre, il reçoit la *Bar* à sa DFC puis part pour l'Extrême-Orient pour commander le N° 243 *Squadron* avec lequel il remporte une victoire. Il est capturé en même temps que Wilfrid Clouston le 15 février 1942 après que l'embarcation dans laquelle il a trouvé place a été coulée par les Japonais. Il survit à sa capture et reprend du service dans la RAF après la guerre comme *Wing Commander*. Il meurt en service aérien commandé sur Vampire le 9 mai 1948.

Déjà rudement frappé par la malchance, le N° 488 (RNZAF) *Squadron* connaît aussi la perte d'un autre Buffalo dans la journée, le moteur du AN187 serrant au cours d'un test. Son pilote le *Sergeant* E.E.G. Kuhn doit l'abandonner en vol après qu'un incendie s'est déclaré.

Plus tard dans la matinée, les Japonais sont de retour au-dessus de Singapour et cette fois c'est le N° 243 *Squadron* qui décolle pour aller à la rencontre des Japonais, malgré les gros nuages gris et la pluie battante. Le *Flight Lieutenant* M. Garden parvient à abattre l'un des chasseurs d'escorte, un Ki.43, alors qu'ils ont percé la couche nuageuse [19] :

« *Quand je fus près des chasseurs, j'ai choisi l'un d'entre eux; à ce moment il m'a vu et nous avons engagé un combat tournoyant, mais je suis parvenu à le contenir et ai fini par le cribler de balles après une longue rafale; il a plongé vers le sol.* »

La victoire sera confirmée, car le pilote japonais fera un atterrissage forcé à Johore; il se suicidera pour éviter la capture.

Garden n'est pas le seul à renvendiquer des victoires. Une est confirmée au *Pilot Officer* N.C. Sharp (RNZAF) et une autre probable au *Pilot Officer* E.A. Pevreal et au *Sergeant* C.T. Kronk, ces deux derniers étant des Néo-zélandais. Mais le tableau de chasse est noirci par la disparition du jeune

(19 ans) *Sergeant* A.R. Reynolds. Ses coéquipiers le perdent de vue au cours du combat et ni lui et ni son avion ne seront retrouvés. Le même jour arrivent les Hurricane du N° 232 *Squadron* qui viennent renforcer les Buffalo dont le nombre n'a cessé de diminuer depuis un mois et qui sont quelque peu dépassés par les événements comme en témoigne l'intervention des Buffalo de cette journée. Mais le moral à la fin de cette journée reste au plus bas. Le *Sergeant* néo-zélandais R.A. Weber écrira dans son journal [21] : *« Une bien moche journée, pas d'organisation, pas de leadership, pas d'avions. Le moral est bas autant qu'il peut l'être. Pauvre vieux Russ Reynolds, porté disparu. Un vieux copain de jeu qui n'avait pas plus le goût de mourir que moi mais qui avait assez de tripes pour faire ce qu'il avait à faire. Je me demande juste si je serais encore vivant demain. »*

14 JANVIER 1942

Le 14 janvier 1942, le mauvais temps perturbe l'activité aérienne mais une patrouille de Buffalo du N° 243 *Squadron* se frotte à des *Zero* en maraude et le *Sergeant* Fisken abat l'un d'entre eux – non sans mal car il dénombrera pas moins de dix-huit trous dans son avion au retour. Le succès relatif de Fisken est à mettre peut-être au crédit des modifications qu'il a apportées à son avion comme il le précise lui-même [23] :

« J'avais apporté deux modifications à mon Buffalo pour augmenter son pouvoir destructeur. J'avais finalement obtenu la permission d'adopter un angle de convergence plus étroit de mes armes, même si cela n'était toujours très recommandé. La deuxième modification a consisté à changer le type de munitions utilisée. Dans un premier temps, nous étions seulement autorisés à utiliser des balles pleines en parfait accord avec la tradition britannique qui demande d'abord d'être un gentleman avec tout ce que cela comporte. Mais ça, ce n'était pas pour nous et nous avons commencé à utiliser une combinaison de balles incendiaires, anti-blindage, traçantes et ordinaires. Les deux cents dernières cartouches étaient des traçantes pour indiquer que l'on arrivait à nos dernières cartouches. Nous n'étions pas censés tirer une rafale de plus de huit secondes, d'une part à cause du nombre de munitions emportées et d'autre part à cause de la perte d'efficacité des armes une fois celles-ci chaudes. »

De son côté, le N° 488 (RNZAF) *Squadron* intercepte un avion de reconnaissance et le *Sergeant* néo-zélandais P.E.E. Killick parvient à toucher l'intrus. Mais il ne peut voir la chute de sa victime, car les *Zero* sont intervenus entretemps, obligeant les pilotes néo-zélandais à rompre le combat.

15 JANVIER 1942

Le lendemain, les Japonais sont de retour et réalisent plusieurs raids sur les terrains d'aviation et les installations portuaires de Singapour. Le N° 488 (RNZAF) *Squadron* s'interpose et le *Pilot Officer* G.L. Hesketh, récemment muté du N° 243 *Squadron*, est immédiatement abattu. Probablement touché dès le début de l'attaque, Hesketh n'évacue pas son appareil qui va s'écraser un peu plus loin. Cependant, les Néo-zélandais se battent bien et le *Sergeant* E.E.G. Khun revendique un Ki.27 qui sera par la suite confirmé par l'*Air HQ*. Mais le *Sergeant* Khun n'a pas le temps de savourer sa victoire, car il est touché à plusieurs reprises par un Ki.27. Il arrive à rejoindre Kallang mais son Buffalo est bon pour la casse. Il n'est cependant pas le seul, car tous les avions reviennent troués comme des passoires.

Le N° 243 *Squadron* ne reste pas inactif et le *Flight Lieutenant* M. Garden et le *Sergeant* néo-zélandais R.A. Weber attaquent l'un après l'autre un chasseur identifié comme un « Zero » et qu'ils finissent par toucher. Le *Pilot Officer* T.B. Marra (RNZAF) est aussi victorieux d'un Ki.27, dont l'épave sera retrouvé par l'armée plus tard dans la journée, confirmant ainsi sa victoire. Mais un Buffalo manque à l'appel, celui du *Sergeant* J.B. Oliver (RNZAF), probablement abattu par les Ki.27.

De Sembawang, le N° 21/453 (RAAF) *Squadron* a aussi envoyé des Buffalo qui montent à 20 000 pieds. Très vite, ils repèrent une formation de 21 bombardiers japonais volant à quelque 4 000 pieds en dessous d'eux. Chaque pilote austra-

Liste des pertes en opérations en Malaisie

Date	*Serial*	*Unité*	*Pilote*	*Cause*
08.12.41	W8196	N°243 Sqn	F/O M.H. Holder	DCA
09.12.41	W8224	N° 21 Sqn	F/O C.R. McKenny (RAAF)	Chasse
	W8232	N° 21 Sqn	F/L F.H. Williams (RAAF)	Chasse
	W8236	N° 21 Sqn	F/O H.V. Montefiore (RAAF)	Chasse
	AN188	N° 21 Sqn	F/O A.M. White	Chasse
13.12.41	AN213	N° 453 Sqn	F/L T.A. Vigors	Chasse
	W8152	N° 453 Sqn	P/O G.L. Angus (RAAF)	Chasse
	W8225	N° 453 Sqn	Sgt R.R. Oelrich (RAAF) (†)	Chasse
	W8192	N° 453 Sqn	Sgt M.D. O'Mara (RAAF)	Chasse
14.12.41	*AN201*	*N° 21 Sqn*	*F/L A.M. White (RAAF) (†)*	*Bomb.*
18.12.41	W8216	N° 453 Sqn	Sgt G.R. Board (RAAF)	Décol.
21.12.41	W8206	N° 453 Sqn	Sgt K.R. Leys (RAAF)	Chasse
22.12.41	AN204	N° 453 Sqn	P/O E.W. Drury (RAAF) (†)	Chasse
	AN175	N° 453 Sqn	Sgt M.N. Read (RAAF) (†)	Chasse
	W8170	N° 453 Sqn	Sgt G.R. Board (RAAF)	Chasse
	W8160	N° 453 Sqn	Sgt S.G. Scrimgeour (RAAF)	Chasse
	W8207	N° 453 Sqn	Sgt E.A. Peterson (RAAF) (†)	Chasse
05.01.42	W8199	N° 243 Sqn	Sgt P.L. Elliott (RNZAF) (†)	Col.
	W8179	N° 243 Sqn	P/O R.S. Shield (RNZAF) (†)	Col.
12.01.42	W8186	N° 488 Sqn	Sgt R.W. MacMillan (RNZAF)	Ki.43
	W8200	N° 488 Sqn	Sgt T.W. Honan (RNZAF)	Ki.43
	W8234	N° 243 Sqn	Sgt N.B. Rankin (RNZAF) (†)	Ki.27
	W8137	N° 243 Sqn	Sgt R.J. Newman (RNZAF)	Zero
	W8202	N° 21/453 Sqn	Sgt G.T. Harrison (RAAF)	Col.
	AN171	N° 21/453 Sqn	F/O R.H. Wallace (RAAF)	Col.
13.01.42	W8185	N° 488 Sqn	P/O F.W.J. Oakden (RNZAF)	Bomb.
	W8235	N° 488 Sqn	Sgt D.L. Clow (RNZAF)	Bomb.
	W8238	N° 243 Sqn	Sgt A.R. Reynolds (RNZAF) (†)	Chasse
15.01.42	W8183	N° 488 Sqn	P/O G.L. Hesketh (RNZAF) (†)	Chasse
	W8178	N° 243 Sqn	Sgt J.B. Oliver (RNZAF) (†)	Chasse
18.01.42	AN174	N° 21/453 Sqn	Sgt N.R. Chapman (RAAF) (†)	Chasse
	W8177	N° 488 Sqn	F/L J.R. Hutchenson	Chasse
	W8141	N° 488 Sqn	P/O E.W. Cox (RNZAF) (†)	Chasse
19.01.42	AN170	N° 21/453 Sqn	Sgt H.W. Parsons (RAAF) (†)	Chasse
	W8171	N° 488 Sqn	P/O K.J. McAneny (RNZAF) (†)	Chasse
	AN189	N° 488 Sqn	Sgt C.D. Charters (RNZAF) (P)	Chasse
22.01.42	W8187	N° 243 Sqn	Sgt M.J.F. Baldwin (†)	Chasse
	W8147	N° 243 Sqn	Sgt V. Arthur (RNZAF) (†)	Chasse
	W8191	N° 488 Sqn	P/O L.R. Farr (RNZAF) (†)	Bombes/sol *
23.01.42	W8184	N° 243 Sqn	Sgt M. A. Greenslade (RNZAF)	Chasse
29.01.42	?	N° 453 Sqn	Sgt K. Gorringe (RAAF)	Chasse
31.01.42	W8226	N° 243 Sqn	Sgt C.T. Kronk (RNZAF)	Hurricane**
01.02.42	?	N° 453 Sqn	Sgt G.E.G. Seagoe (RAAF)	Chasse
04.02.42	?	N° 453 Sqn	Sgt R.A. Weber (RNZAF)	Chasse

Détruits au sol : 08.12.41 (2), 17.12.41 (2), 18.12.41 (2), 17.01.42 (3 dont AN173, AN215), 22.01.42 (W8174, 8198), 27.01.42 (+ 3 dont W8155, 8156), 05.02.42 (3), 06.02.42 (W8166), 07.02.42 (W8138), 10.02.42 (AN209)

Avions fortement endommagés et probablement non réparés : W8139, 8143, 8148, 8157, 8162, 8164, 8168, 8193, 8201, 8231, AN185.

** Décède trois jours plus tard de ses bessures.*
***Abattu par erreur*

lien ne peut faire qu'une seule passe en piqué, mais c'est suffisant pour que deux bombardiers soient abattus, l'un par le *Flight Lieutenant* Vanderfield et l'autre au *Flying Officer* F. Leigh-Bowes. Une autre victoire probable est attribuée au *Flight Lieutenant* Kinninmont. Mais l'avion de ce dernier est endommagé et il doit faire un atterrisage forcé. Il raconte son combat [19] :

« *Nous nous sommes approchés discrètement et j'ai choisi l'un des bombardiers. Je lui ai lâché une rafale à faible distance. J'ai pu voir de la fumée s'échapper de son moteur gauche et j'ai fait une ressource pour le voir tomber. Je ne pourrais pas dire s'il s'est écrasé ou pas, car je me suis occupé d'un autre bombardier. J'ai dû le toucher, car de l'huile a brutalement giclé de son moteur et a recouvert mon avion au point que je ne pouvais plus rien voir.* »

16 et 17 janvier 1942

Le 16 janvier est plutôt une bonne journée pour les Buffalo qui revendiquent une victoire sûre, un C5M abattu sèchement par le *Squadron Leader* Howell, et une probable (*Sergeant* C. Kronk), sans perte du côté britannique malgré une trentaine de sorties. Les Buffalo se frottent aux avions japonais le 17 janvier 1942, alors que la pression japonaise s'accentue. Tôt le matin, six Buffalo du N° 21/453 (RAAF) *Squadron* partent pour escorter d'antiques biplans Vildebeest qui doivent attaquer des barges sur la rivière Muar. Deux des pilotes de Buffalo en profitent pour vider une partie de leurs chargeurs dans la zone puis tous les avions prennent le chemin du retour. En cours de route, ils aperçoivent trois chasseurs japonais qui tentent d'intercepter les biplans britanniques. Ils sont identifiés comme étant des « Navy 96 » et « Navy 0 », plus probablement des Ki.27.

Wilfrid Greville CLOUSTON

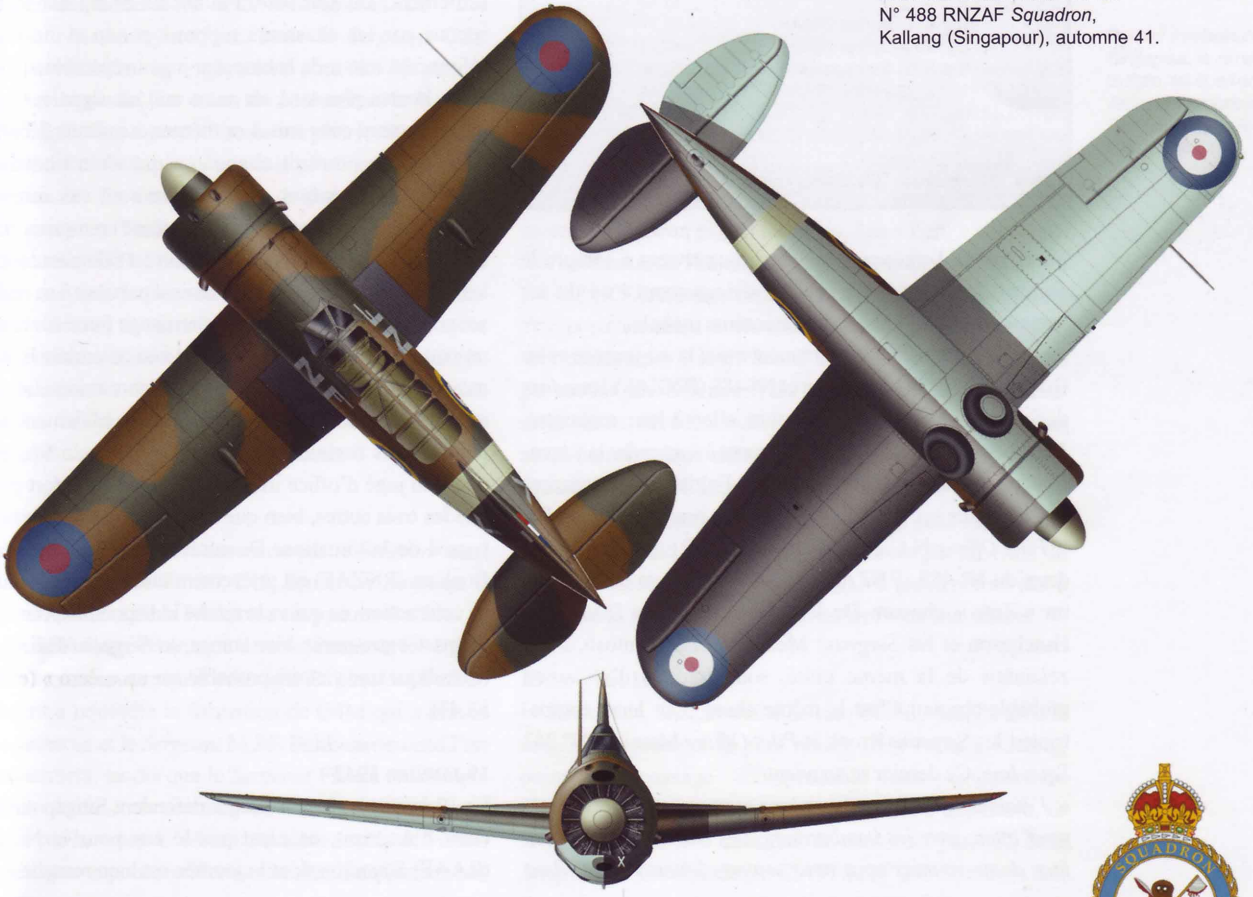
Néo-Zélandais né en janvier 1916, Wilfried Clouston passe sa jeunesse à Wellington où il suit des études secondaires. Il travaille comme employé tout en passant sa licence de pilote privé. Il s'engage dans la RAF en juin 1936 et rejoint le N° 19 *Squadron* en juin 1937. Un an plus tard, il est devient l'un des premiers pilotes néo-zélandais à voler sur Spitfire. À la déclaration de la guerre, il est *Flight Leader*. C'est en mai 1940 que Clouston obtient ses premières victoires et se distingue particulièrement à Dunkerque. Il reçoit la DFC dès juin 1940. Son palmarès s'enrichit pendant la bataille d'Angleterre et en novembre 1940, il prend la tête du N° 258 *Squadron nouvellement constitué*, qui regroupe beaucoup de ses compatriotes. Son palmarès s'arrêtera à cette époque à neuf victoires confirmées plus trois en collaboration. Il quitte cette unité pour l'Extrême-Orient en août 1941 où il prend le commandement d'un autre escadron de création récente, le N° 488 (RNZAF) *Squadron*. Ses talents de meneur d'hommes et de pédagogue y sont sûrement pour quelque chose. Cependant et malgré ses efforts, son unité ne sera pas pleinement opérationnelle au moment de l'attaque des Japonais. Un mois plus tard, il cède son commandement à John Mackenzie pour aller à l'état major de la RAF à Singapour. Il est fait prisonnier avec Frank Howell le 15 février 1942 et passe le reste de la guerre dans un camp.
Il est libéré en septembre 1945 et devient officier d'active dans la RAF jusqu'en 1957. Il est alors *Group Captain*. Il décède prématurément en 1980 des suites des mauvais traitements subis lors de son passage dans les camps de prisonniers.

Les Buffalo s'interposent et les trois japonais sont abattus, le *Sergeant* A.W.B. Clare (RAAF) s'adjugeant un des chasseurs et se partageant un deuxième avec le *Flight Lieutenant* australien Vanderfield, qui lui-même partage aussi le dernier avec le *Flight Lieutenant* Grace.
Une heure après le retour des Buffalo, deux douzaines de G3M du *Mihoro Ku* attaquent le terrain de Sembawang. L'attaque est efficace : trois Buffalo sont détruits et quatre autres endommagés au sol. Le N° 243 *Squadron* a fait décollé tout ce qu'il pouvait. le *Flying Officer* M.H. Holder et le *Sergeant* G.B. Fisken (RNZAF) poursuivent une formation de trois bombardiers qu'ils rejoignent et abattent. Fisken témoigne [19] :
« *Holder et moi avons revendiqué trois bombardiers – nous avons eu de la chance, car nous sommes sortis des nuages 3-4 000 pieds au-dessus d'eux. Nous avons piqué sur eux en tirant sans arrêt. Deux ont fini par se diriger vers la jungle avant qu'on ne les perde de vue mais plusieurs autres laissaient échapper une trainée de fumée.* »
De son côté, le *Pilot Officer* G.L.Bonham (RNZAF) poursuit l'un des bombardiers sur plus de 75 km sur son chemin du retour. Il finit par le rejoindre et à le descendre en quelques rafales; dans la foulée, il en endommage un autre.
Si, à première vue, les conséquences de ce raid peuvent être jugées comme acceptables du point de vue du matériel (trois avions détruits et cinq endommagés), elles sont en fait catastrophiques d'un point de vue humain, car cette attaque a fait fuir toute la main d'œuvre locale ! Cette situation nouvelle va pénaliser les ateliers de réparations et obliger le personnel de la RAF à se répartir les tâches jusque là assurées par la population indigène. Sachant que ce personnel était déjà loin de se tourner les pouces, on peut imaginer comment cela peut se traduire dans la pratique dans les jours qui suivent. La réparation des avions passe malheureusement au second plan, car les mécaniciens et autres spécialistes sont requisitionnés pour aller boucher les cratères de bombes dans la simple perspective de garder un aérodrome utilisable. La situation devient critique d'autant que la flotte de Buffalo se réduit, non seulement à cause de l'ennemi, mais aussi à cause des accidents. Ce même jour, elle se voit amputée d'un autre appareil, celui du *Pilot Officer* F.S. Johnstone (RNZAF) du N° 488 (RNZAF) *Squadron* qui saute au-dessus de Palau Batu à la suite d'une panne de moteur lors d'un vol de routine. À la fin de la journée, l'escadron néo-zélandais ne peut aligner que deux avions en état de vol. Se retrouvant en surplus de pilotes, le *Pilot Officer* Sharp et le *Sergeant* Burton sont mutés au N° 243 *Squadron* qui a perdu beaucoup des siens ces dernières semaines.

18 janvier 1942

Le 18 janvier, quatre Buffalo du N° 21/453 (RAAF) *Squadron* escortent trois Blenheim du N° 34 *Squadron*. Au retour de leur mission, les Buffalo en profitent pour mitrailler des transports de troupes. Au cours de l'action, le *Flying Officer* D.M. Sproule (RAAF) affirme d'avoir rencontré un Ki.27 et l'avoir abattu.
Plus tard dans la matinée, deux Buffalo australiens décollent pour escorter des Hudson du N° 8 (RAAF) *Squadron* mais ils sont interceptés par des Ki.43. Le Buffalo du *Sergeant* N.R. Chapman est touché et s'abat en flammes dès les premières secondes de l'attaque. Le deuxième Buffalo,

Brewster Buffalo Mk.I W8186
N° 488 RNZAF *Squadron*,
Kallang (Singapour), automne 41.



X

© P-A. Tilley - 2004

Liste des victoires confirmées et probables revendiquées par les Buffalo Mk. I en Malaisie N° 453 (RAAF) *Squadron*

Date	*Pilote*	*Type*	*Nbre*
13.12.41	F/L R.D. Vanderfield (RAAF)	Ki.48	2
		Ki.51	1
	Sgt M.N. Read (RAAF)	Ki.51	2,5
	Sgt V.A. Collyer (RAAF)	Ki.51	0,5
	F/L B.A. Grace (RAAF)Ki.27	1	
14.12.41	Sgt G.R. Board (RAAF)	Ki.51	1
15.12.41	Sgt G.R. Board (RAAF)	Ki.48	0,5
	Sgt M.D. O'Mara (RAAF)	Ki.48	0,5
21.12.41	Sgt A.W.B. Clare (RAAF)	Ki.51	2
		Ki.48	1
	Sgt M.N. Read (RAAF)	Ki.43	1
	Sgt H.H. Griffiths (RAAF)	Ki.27	2
	Sgt G.R. Board (RAAF)	Ki.48	1
	F/L R.D. Vanderfield (RAAF)	Ki.27	1
		Ki.43	1
	Sgt K. Gorringe (RAAF)	Ki.27	1
	Sgt V.A. Collyer (RAAF)	Ki.43	1
	Sgt S.G. Scrimgeour (RAAF)	Ki.27	1
29.01.42	Sgt K. Gorringe (RAAF)	G3M	1
01.02.42	Sgt G.B. Fisken (RNZAF)	« Bf109 »	1
		A6M	1

Total : 27 victoires (15 victoires confirmées, 12 probables).

piloté par le *Sergeant* H.W. Parsons, parvient à rompre le combat, non sans avoir touché sérieusement l'un de ses agresseurs et l'avoir revendiqué comme probale.

Les raids sur Singapour reprennent avant la mi-journée et les Buffalo des N° 243 *Squadron* et N° 488 (RNZAF) *Squadron* décollent une nouvelle fois pour aller à leur rencontre. Jouant avec les nuages, ils parviennent à surpendre la formation japonaise. Avec l'avantage de l'altitude, ils prennent vite le dessus sur les Japonais et dès les premières secondes, le *Pilot Officer* N.C. Sharp et le *Sergeant* P.E.E. Killick, tous deux du N° 488 (RNZAF) *Squadron*, abattent en flammes un « Zero » chacun. De leur coté, le *Flight Lieutenant* Hutcheson et les *Sergeant* Meaclem et MacIntosh, Néo-zélandais de la même unité, sont crédités d'un avion probable chacun. C'est la même chose pour leurs compatriotes, les *Sergeant* Kronk et *Pilot Officer* Marra du N° 243 *Squadron*. Ce dernier se souvient [19] :

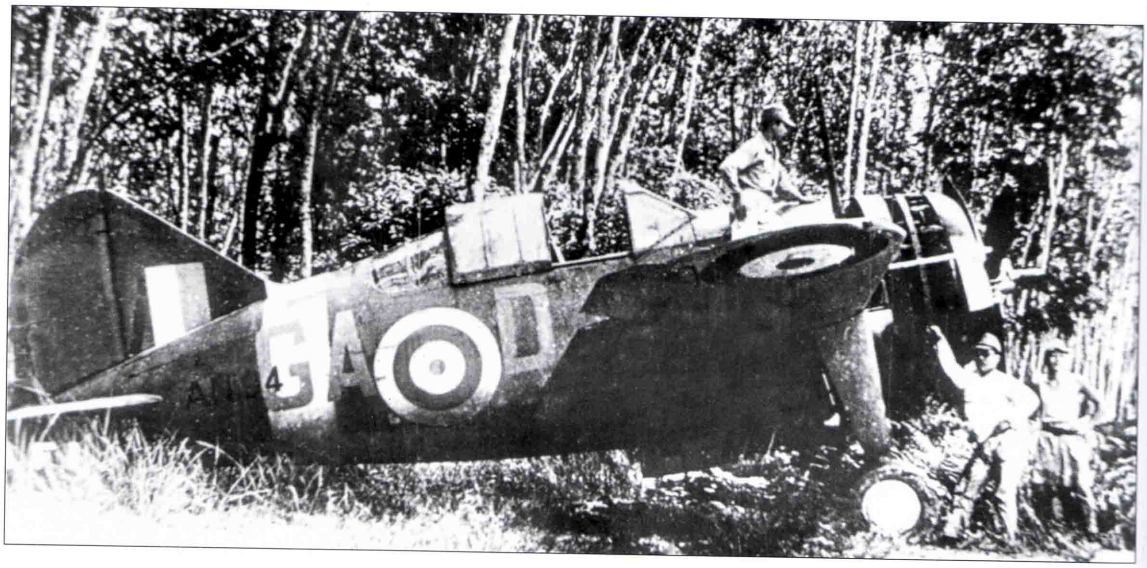
« *J'étais avec deux autres avions et nous étions en montée pour intercepter les bombardiers. Les* Bandits *ont surgi en face de nous, mais nous nous sommes hâtés d'entrer dans les nuages qui approchaient. Le temps était très couvert, avec des couches de nuages séparées de 2 000 pieds. Quand on a perçé l'une d'elle, le* Sergeant *Arthur nous a averti par radio qu'il y avait 12* Bandits *à 6 heures au-dessus de nous en train d'attaquer. Au même moment la chance nous a souri et les premiers* Bandits *que nous avions aperçus sont apparus juste en dessous de nous à 11 heures. Ce fut l'unique fois de toute la campagne où je me suis retrouvé au-dessus de chasseurs ennemis.* [...] *Nous avons fait une attaque frontale avant que les chasseurs de couverture haute n'arrivent. Après la première passe, ce fut un vrai b... Où que vous regardiez, il y avait des ennemis partout.* »

Les bombardiers japonais ont été peu inquiétés et seul le *Pilot Officer* Pevreal (RNZAF) a réussi à percer l'écran de protection et à revendiquer un G4M, mais comme probable seulement. De son côté, l'avion de Sharp est fortement secoué par les chasseurs nippons et son avion doit être réformé au retour de la base, car jugé irréparable.

Deux heures plus tard, un autre raid est signalé, en provenance du nord cette fois. Les mêmes escadrons décollent de nouveau, ne pouvant aligner qu'une douzaine d'avions seulement. Cependant, cette fois ce sont eux qui vont se faire surprendre alors qu'ils sont encore en montée. L'avion du *Flight Lieutenant* J.R. Hutcheson est salement touché par les tirs d'un chaseur japonais, mais il parvient à se défaire de ses poursuivants pour faire un atterrisage forcé sur une plage un peu plus loin. Le *Pilot Officer* néo-zélandais E.W. Cox, moins chanceux, est tué à bord de son avion. Les quatre autres avions du N° 243 *Squadron* sont également endommagés mais reviennent au terrain. Celui de Sharp est à nouveau jugé d'office irréparrable, mais il est fort probable que les trois autres, bien que réparables, ne l'ont pas été au regard de la situation. De surcroît, le *Pilot Officer* G.L. Bonham (RNZAF) est grièvement blessé au genou au cours de cette action, ce qui va le rendre indisponible pour quelque temps. Contre-partie bien mince, le *Sergeant* E.E.G. Kuhn revendique une victoire probable sur un « Zero » (en fait un Ki.43).

19 JANVIER 1942

Le 19 janvier, si les unités qui défendent Singapour bénéficient d'un répit, ce n'est pas le cas pour le N° 21/453 (RAAF) *Squadron* dont la journée est bien remplie à escor-



Les Japonais inspectent un autre Buffalo abandonné. Cet appareil (AN194), qui appartient au N° 21 (RAAF) *Squadron*, n'a pas eu le temps d'être détruit avant le départ précipité des troupes du *Commonwealth*. Singapour est le désastre militaire le plus important qu'aient connu les Britanniques. À l'inverse de ce qui s'est passé à Dunkerque, en Grèce ou en Crète, un nombre assez faible de soldats a pu être évacué et la présence de civils a sérieusement compliqué l'affaire. Pour ceux qui tomberont aux mains des Japonais, un long calavaire commencera (Col.Jim Grant)

ter des avions anglais, australiens et hollandais. Au cours de l'une de ces missions, les pilotes de Buffalo repèrent trois avions japonais identifiés comme étant des Type 96 (en fait des Ki.51 du 27 *Sentai*). L'un d'eux est immédiatement abattu par le *Flight Lieutenant* R.A. Kirkman, les deux autres étant crédités aux *Flight Lieutenant* R.D.Vanderfield et *Sergeant* K. Gorringe. L'escorte japonaise (des Ki.43 du 59 *Sentai*) tombent sur les Australiens par surprise et descendent le *Sergeant* H.W. Parsons qui s'écrase près de Batu Pahat.

Au début de l'après-midi, le N° 21/453 (RAAF) *Squadron*, aidé par quatre appareils du N° 488 (RNZAF) *Squadron*, décolle de Sembawang pour réaliser un mitraillage sur Muar. Avant qu'ils n'atteignent l'objectif, les Buffalo sont attaqués par des « Zero » qui ne laissent aucune chance aux pilotes néo-zélandais dont deux sont abattus. Le *Pilot Officer* K.J. McAneny est tué, mais le *Sergeant* C.D. Charters parvient à sauter en parachute pour être fait prisonnier par les Japonais. Au cours de ce combat, le N° 488 (RNZAF) *Squadron* a perdu l'un de ses plus jeunes pilotes, McAnany, qui n'avait que 19 ans et le plus vieux, Charters, qui en avait 29. Ce dernier, atteint de dysentrie, décédera dans un camp en Thaïlande en décembre 1943. Seul le *Flight Lieutenant* J.R. Kinninmont de l'escadron composite australien parvient à tirer son épingle du jeu en renvendiquant un « Zero », sa seconde victoire de la journée, après celle obtenue lors d'un *sweep* sur Mersing un peu plus tôt. Le soir, la situation des Buffalo à Kallang s'améliore mais n'est guère brillante. Les N° 243 et N° 488 (RNZAF) *Squadron* peuvent aligner six avions chacun.

20 JANVIER 1942

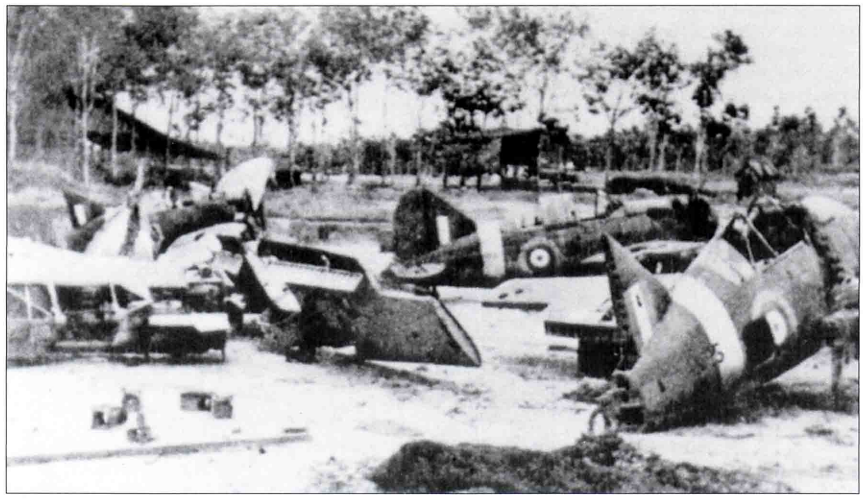
Le lendemain, un Ki.48 est descendu par le *Sergeant* néo-zélandais C.T. Kronk du N° 243 *Squadron* alors qu'il escorte des Albacore de la FAA avec cinq autres Buffalo.

Le terrain de Kallang est attaqué dans la journée et le N° 243 *Squadron* envoie tout ce qu'il peut dans les airs. Les Buffalo parviennent à rejoindre la formation de G4M qui a pris le chemin de retour et le *Sergeant* M.J.F. Baldwin descend l'un des bombardiers, tandis que le *Sergeant* Fisken revendique un « Zero » de l'escorte comme probable (la victoire lui sera confirmée par la suite). C'est le cinquième succès de Fisken en une semaine et pour justifier sa réussite, il expliquera pas la suite [19] :

« La seule chose à faire était de prendre le plus d'altitude possible avant d'entamer la moindre attaque, de préférence se trouver à 2 ou 3 000 pieds au-dessus de l'ennemi. À partir du moment où vous aviez cet avantage, vous piquiez dans le but d'emmagasiner assez de vitesse pour pouvoir faire une ressource et recommencer la manœuvre et cela, même s'il fallait s'arc-bouter sur le tableau de bord pour redresser l'avion et avoir le voile noir. Cela ne marchait pas toujours surtout quand les Japs se battaient à vingt contre un, mais quand ça marchait, nous remportions des victoires. Sinon on rompait le combat pour réessayer le lendemain. »

22 JANVIER 1942

La situation des troupes terrestres est plus préoccupante que jamais et les Buffalo du N° 243 *Squadron* sont appelés pour escorter des Albacore et des Shark chargés de ravitailler la 45th *Brigade* mise à mal par les troupes japonaises. Si les



Dernier symbole du désastre de Singapour, le cimetière des Buffalo, tel que l'ont vu les Japonais, probablement à Sembawang en février 1942. (Col. Brian Cull)

Buffalo ratent le point de rendez-vous, ils interceptent en revanche un raid aérien de la Marine japonaise exécuté par les *Genzan Kû* et *Kanuya Kû* contre Kallang. Le *Sergeant* néo-zélandais B.S. Wipiti revendique un Type 96, mais l'escorte constituée de « Zero » ne fait pas de cadeau aux Buffalo, dont deux sont descendus en flammes en quelques secondes; les deux pilotes sont tués. Les « Zero » se présentent au-dessus de Kallang au moment où quatre Buffalo du N° 488 (RNZAF) *Squadron* sont en train de rouler. Si trois avions parviennent à décoller, l'un d'eux est néanmoins endommagé par l'explosion d'un dépôt d'essence touché par une bombe. Son pilote, le *Pilot Officer* L.R. Farr, grièvement blessé, décédera trois jours plus tard. Les bombes vont aussi détruire deux autres Buffalo du N° 488 (RNZAF) *Squadron* au sol. Un rampant anglais et un néo-zélandais de cette unité sont également tués au cours de cette explosion.

Les trois Buffalo qui ont décollé, renforcés par un avion du N° 243 *Squadron* (*Sergeant* Kronk), ne parviendront pas à rejoindre la formation japonaise malgré tous leur efforts.

23 JANVIER 1942

Le lendemain, une patrouille de cinq Buffalo décolle avec la mission de protéger le pont reliant Batu Pahat à Kluang, point de passage indispensable aux troupes du *Commonwealth* en pleine retraite. Au bout d'une heure, ils sont surpris par une douzaine de chasseurs japonais et le *Sergeant* M. Greenslade (RNZAF) du N° 243 *Squadron* doit évacuer son avion à une altitude de 1 000 pieds après avoir été criblé de balles par deux assaillants. Il ouvre son parachute au dernier moment et se retrouve accroché à un arbre. Quand il voit que les chasseurs nippons lui tirent dessus, il se débrêle rapidement. Après s'être caché pendant quelques heures pour éviter la capture, il parvient à rejoindre les lignes anglaises.

La situation des deux unités de Buffalo à Kallang n'est pas très brillante à la fin de cette journée du 23 janvier avec deux avions opérationnels seulement pour deux escadrons !

Des changements sont annoncés avec le départ du *Squadron Leader* Clouston qui est remplacé à la tête du N° 488 (RNZAF) *Squadron* par le *Flight Lieutenant* MacKenzie. Les pilotes apprennent qu'ils vont percevoir des Hurricane à la place des Buffalo, une espèce en voie d'extinction dans la région. C'est ainsi que le N° 243 *Squadron* prend en compte les derniers Buffalo de cette unité encore en état de vol... soit deux machines ! Le N° 488 (RNZAF) *Squadron* a perdu

William J. HARPER

W.J. Harper est un officier d'active né en 1916 à Calcutta (Inde). Il est déjà pilote de Hurricane au N° 17 *Squadron* au moment de la bataille d'Angleterre. Pendant l'été de 1940, il revendique une victoire, deux partagées ainsi que trois probables, qu'il arbore fièrement sur le fuselage de son Buffalo. Son palmarès a été sujet à caution, surtout en Australie, mais chose certaine il n'a jamais reçu la DFC, décoration qu'il aurait pourtant dû obtenir avec un tel palmarès.

W.J. Harper est choisi au milieu de 1941 pour prendre en charge le N° 453 (RAAF) *Squadron*; il est alors instructreur au N° 57 OTU. L'état-major de la RAF a peut-être commis une erreur de psychologie élémentaire en mettant à ce poste un officier à l'esprit colonial très marqué qui s'est vite heurté à celui plus libéral des Australiens. De vives tensions apparaissent rapidement, mais il semble que Harper ait définitivement perdu le respect de ses hommes quand il a émis des doutes sur leur combativité, critiqué le comportement de certains d'entre eux et cherché à les remplacer. W.J. Harper volera peu avec ses hommes au combat. Il est vrai qu'il considérait que le Buffalo n'offrait guère de chance face à un adversaire et qu'il aurait sûrement préféré tenter sa chance sur un Spitfire ou un Hurricane.

La débâcle et son attitude controversée provoqueront le déclenchement d'une enquête officielle après la guerre. Il en sortira des éléments fort peu élogieux à son encontre et on lui reprochera son manque de leadership et le peu d'intérêt qu'il portait au bien-être de ses hommes. En revanche, il semble que le sien l'ait particulièrement pris à cœur, car il logeait à 10 km de la base, au *Island Golf Club* qui ne disposait pas de téléphone, ce qui le rendait difficilement joignable même par ses supérieurs; il a d'ailleurs parfois brillé par son absence lors des moments critiques. Il a reçu au moins une remontrance de la part du commandant de la base lui ordonnant de rejoindre l'unité dont il avait la charge. Peut-être a-t-il jugé à juste titre que la cause était perdue d'avance et que s'investir davantage ne donnerait rien. En outre, les Australiens lui ont reproché de n'avoir exprimé que du mépris sans la moindre compassion dans les lettres de condoléances aux familles des pilotes tués au combat.

Cela ne l'a pas empêché de finir la guerre avec le grade de *Wing Commander* après avoir commandé brièvement le N° 135 *Squadron* en Inde entre mai et juillet 1942, puis le N° 92 *Squadron* en Méditerrannée entre janvier et mai 1943.

treize Bufflo au combat, deux au sol (plus quatre dans des accidents) et ce, en un peu plus d'un mois de combat. Trois pilotes ont été tués et un autre fait prisonnier pour douze victoires sûres ou probables. Le bilan n'est pas vraiment favorable aux Néo-zélandais.

La situation des deux unités australiennes qui ont fusionné n'est guère meilleure car, si elles ont bien reçu de nouveaux pilotes, seuls quatre Buffalo sont encore en état de vol ce qui empêche *de facto* l'entraînement des nouveaux arrivants.

Cela étant, six Buffalo décollent le 24 janvier pour intercepter un nouveau raid, mais aucune victoire ne sera renvendiquée, seulement des avions endommagés. À partir de cette date, les Buffalo seront de moins en moins présents dans le ciel de Singapour, le gros de l'effort étant fourni maintenant par les Hurricane arrivés nombreux dans la région. En outre, les pièces détachées et le personnel au sol font défaut même si la « cannibalisation » des avions est de rigueur. Cette situation s'agrave le 27 janvier quand plusieurs Buffalo sont détruits ou endommagés à Kallang lors d'un nouveau raid des G4M du *Kanoya Kû*. Le N° 243 *Squadron* est finalement dissous, le reste de l'équipement et quatre pilotes (Fisken, Weber, Wipiti et Kronk) sont versés au N° 453 (RAAF) *Squadron* qui vient de retrouver sa propre identité en se séparant du N° 21 (RAAF) *Squadron* qui a rembarqué pour l'Australie. En l'espace d'une semaine, des quatre unités de Buffalo qui étaient présentes en Malaisie, une seule continue difficilement et péniblement d'exister.

L'exode

À partir de ce moment, les Buffalo vont surtout réaliser des patrouilles *a priori* et des vols de reconnaissance. Cependant, ils interviennent une nouvelle fois le 29 janvier pour intercepter un raid de G3M du *Genzan Kû*. Seuls deux Buffalo peuvent accompagner les Hurricane et le *Sergeant* K. Gorringe parvient à revendiquer la destruction probable d'un G3M avant d'être lui-même attaqué par l'escorte. Il peut se débarrasser de son poursuivant mais ne pouvant sortir son train, il doit faire un atterrissage sur le ventre; son avion ne sera jamais réparé.

Au milieu de l'après-midi, un Buffalo de la N° 4 PRU, piloté par le *Sergeant* néo-zélandais C. Wareham, s'écrase à Tengah, lui aussi probablement victime des Japonais. Fin janvier, Wareham comptait 26 sorties de reconnaissance à bord d'un Buffalo désarmé et équipé de caméras. Les pilotes de cette unité très discrète ont régulièrement volé dans un environnement très hostile sans subir la moindre perte au combat. Pour sa participation à la campagne de Malaisie, Wareham recevra la DFM.

Le 30 janvier 1942, le N° 453 (RAAF) *Squadron* perd un Buffalo piloté par le *Sergeant* O'Mara qui s'égare au cours d'une patrouille après avoir perdu contact avec ses équipiers. Il finit par atterrir sur un terrain de fortune. O'Mara pourra rejoindre son unité par la suite.

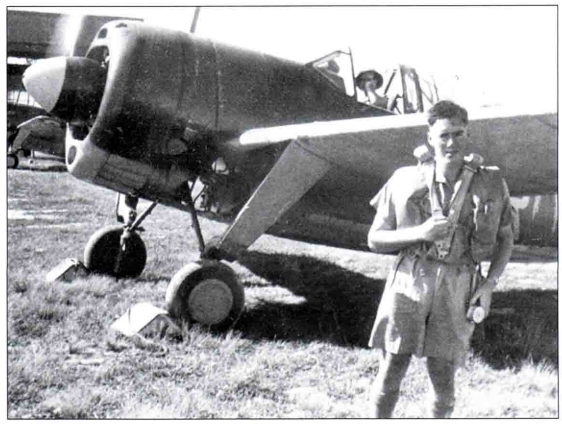
Mais la fin est proche pour les Buffalo et pour Singapour aussi. Le 1er février 1942, un nouveau combat oppose des Ki.21 à quatre Buffalo du N° 453 (RAAF) *Squadron*. Le *Flight Lieutenant* J.R. Kinninmont et ses équipiers revendiquent une victoire probable et Fisken en revendique une aux dépens d'un Ki.43 mais un Buffalo est perdu et son pilote saute en parchute. Le *Sergeant* Kronk, quant à lui, revient à la base uniquement pour crasher son avion très fortement endommagé. Ce sont *a priori* les dernières revendications des Buffalo britanniques.

Les sorties se raréfient à cause du manque d'appareils en état de vol. Néanmoins, quatre Buffalo décollent de bonne heure le 4 février 1942 pour effectuer une reconnaissance le long de la route de Johore. Par machance, le dispositif éclate en deux. Si la première paire revient au terrain sans dommage, en revanche les *Sergeants* Fisken et Weber se trouvent peu de temps après coiffés par des Ki.43 du 59 *Sentai*. Weber est touché et de l'huile se répand sur son pare-brise. Avec un avion sérieusement endommagé, il parvient cependant à revenir à Sembawang où il fait un atterrisage forcé; Fisken

revient un peu plus tard, sans problème.
Dans l'après-midi, *Flight Lieutenant* J.R. Kinninmont (RAAF) et le *Sergeant* K.R. Leys (RAAF) se préparent pour une autre sortie de reconnaissance au nord de la ville de Johore. Seul Kinninmont parvient à décoller, car Leys voit son avion endommagé par un tir d'artillerie. Le terrain de Sembawang est depuis peu sous le feu constant de l'artillerie japonaise et l'endroit devient intenable d'autant que les Japonais ont installé un ballon d'observation dans la propriété du Sultan de Jahore, ce qui indigne le *Sergeant* Fisken [21] :
« *Les Japs observaient notre terrain à partir d'un ballon d'observation qu'ils avaient monté au-dessus d'une tour du palais du Sultan juste de l'autre côté du détroit. Nous n'avons jamais eu l'autorisation de l'abattre par crainte d'offencer le Sultan.* »

La chute de Singapour

Ainsi, le 5 février 1942, tous les avions encore en état reçoivent l'ordre de se replier sur Tengah. Plusieurs Buffalo, réparables sont détruits au cours de ce repli. Le *Pilot Officer* F. Johnstone (RNZAF) a beaucoup de chance, car au moment où il démarre, un obus transperce le fuselage de son Buffalo sans exploser, heureusement pour lui ! Au total, cinq Buffalo rejoingnent Tengah... qui se trouve être aussi sous le feu de l'artillerie japonaise. Deux Buffalo sont ainsi endommagés et un pilote blessé à l'épaule par un éclat, le *Flying Officer* J. Gleeson (RAAF). Un autre appareil est détruit, soufflé par un obus mais son pilote, le *Flying Officer* J. Hastwell (RAAF), est sérieusement brûlé au visage. De ce fait, un autre ordre d'évacuation est donné pour aller se réfugier à Kallang... qui se trouve aussi sous le feu des Japonais. La dernière option est donc Palembang (Sumatra), où, au soir du 5 février, il reste neuf Buffalo, dont le moteur n'a pas le temps de refroidir avant que deux ne soient détruits au sol par des bombardiers japonais volant à haute altitude.
Le 6 février 1942, les Buffalo ont quasiment cessé d'exister à Singapour. L'ordre est donné de quitter l'île par tous les moyens. Le temps manquera pour saboter les avions restants, la plupart étant inutilisables.
Le N° 453 (RAAF) *Squadron*, sans avions, a pratiquement cessé d'exister comme unité combattante. Un dernier Buffalo est détruit au sol, le W8166 appartenant à la N° 4 PRU, mettant un terme à la la présence effective du Buffalo de la RAF dans la région. Certains avions sont remis sommairement en état de vol et permettent à quelques pilotes de s'envoler vers Sumatra. Le *Sergeant* C. Kronk fait partie de ceux-là et fait le vol à bord du W8138/NF-O qui est détruit par un raid japonais peu de temps après son arrivée. Les quatre pilotes australiens qui s'étaient portés volontaires pour rester combattre parviennent à décoller le 9 février non sans mal, car un raid japonais a lieu.
Le *Sergeant* Halliday se souvient [21] :
« *J'ai trouvé un mécanicien pour lancer le moteur, mais avant qu'il n'ait démarré, les obus de mortiers ont commencé à tomber et mon "British" a voulu s'enfuir. Cependant, le calibre 38 que j'ai sorti et braqué sur lui l'a convaincu de continuer à tourner la manivelle. Dès que le moteur est parti, j'ai décollé sans l'avoir fait préalablement chauffé* ».
Mais, la plupart des rares Buffalo qui peuvent partir sont détruits dans les jours qui suivent par les raids incessants des avions japonais sur les Indes néerlandaises. Dès le 10 février, tout ce qui peut voler reçoit l'ordre de quitter l'île. Un des pilotes canadiens de Hurricane venus en renfort, le *Pilot Officer* Tom Watson, rejoint Sumatra à bord d'un Buffalo, type d'avion sur lequel il n'a jamais volé. Assez fier de sa prouesse pour avoir éviter la capture, il est dépité de se faire réprimander par son supérieur pour avoir piloté un avion sur lequel il n'avait pas été qualifié !
Le 15 février 1942, Singapour capitule. En six semaines de combat, les pilotes de Buffalo n'ont pas vraiment failli à leur tâche, en revendiquant environ 70 victoires confirmées ou probables. Il est vrai que le coût a été élevé, avec autant d'avions détruits par l'ennemi, les trois-quarts en combat aérien. Dix-sept pilotes du *Commonwealth* ont payé de leur vie cette vaine tentative de stopper les forces japonaises en Malaisie.



Quand les Buffalo arrivent en Asie, ils gardent un temps la livrée qu'ils ont reçue aux États-Unis, comme en témoigne ce Buffalo pris en compte par le N° 67 *Squadron* en Birmanie en décembre 1941. Au premier plan, le *Sergeant* K. Rutherford (RNZAF) qui survivra à la guerre.
(Col P. Sortehaug).

Les pilotes des *Flight* A et *Flight* B du N° 67 *Squadron* à l'automne 1941. La bonne humeur est encore de mise, mais pas pour longtemps.
(C.V. Bargh via Malcolm J. Laird)

Alignement de quelques Buffalo à Mingadalon à la fin de 1941. Avec les Curtiss P-40 de l'AVG, les Buffalo sont les seuls avions de chasse à défendre la Birmanie. (Col. P Sortehaug)

Les pays du *Commonwealth* avec en tête le Royaume-Uni viennent de subir leur plus lourde défaite de la guerre, pire que Dunkerque. Le Buffalo et ses pilotes ont été emportés dans la tourmente, comme tout le reste. Comme dans beaucoup de situation similaires, on a essayé de trouver un bouc émisssaire et le Buffalo paraîssait être le candidat idéal. Même des Spitfire n'auraient pas pu redresser une situation par trop compromise par ailleurs et certainement pas empêcher le désastre, quand bien même ils auraient été confiés à des pilotes chevronnés. Ce qui a perdu les Britanniques, c'est leur sentiment de supériorité face aux Japonais, qui leur a fait sous-estimer les capacités de leurs adversaires. Winston Churchill porte dans cet épisode de la guerre une lourde responsabilité politique, l'état-major local une lourde responsabilité tactique avec une chaîne de commandement inadéquate. Les Britanniques n'avaient tout simplement pas les bonnes personnes au bon endroit au bon moment.

L'action isolée du N° 67 *Squadron* en Birmanie

Si la Malaisie subit les premiers assauts japonais, la Birmanie n'est pas non plus épargnée le 8 décembre 1941. Entourée de pays neutres ou amis, la Birmanie ne dispose pas d'unité de chasse jusqu'à l'automne 1941. À la mi-octobre, le N° 67 *Squadron* vient s'établir en Birmanie sur le terrain de Mingaladon, près de Rangoon. Cette unité finit par aligner 27 pilotes, dont 21 Néo-zélandais et un Australien, n'ayant aucune expérience en combat et de surcroît, avec un nombre d'heures de vol en dessous des standards. Comme pour les autres unités équipées de Buffalo, seul l'encadrement britannique est doté d'une solide expérience. Pour une unité anglaise, une telle proportion de pilotes non-britanniques est exceptionnelle, ce qui démontre une fois encore que la création de ces unités s'est faite en raclant les fonds de tiroir. Dès son arrivée, le N° 67 *Squadron* prend en compte 16 Buffalo et peut tabler sur 14 autres machines comme volant de réserve. Son commandant est le *Squadron Leader* R.A. Milward.

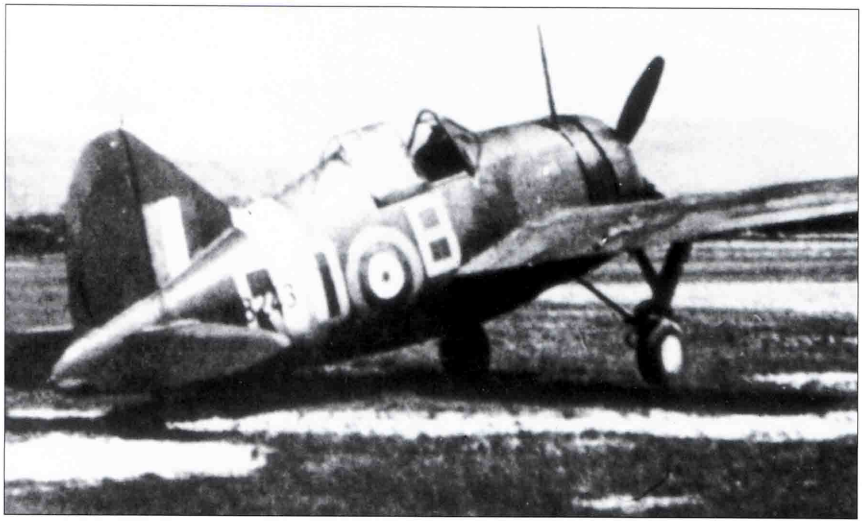
Les efforts des Japonais se concentrant d'abord sur la Malaisie, les forces du *Commonwealth* stationnées en Birmanie ne sont pas directement impactées. Les Japonais se contentent de sécuriser différents lieux stratégiques en Thaïlande dans la perspective d'une attaque ultérieure contre la Birmanie. N'étant pas menacée directement, ce n'est pas avant le 10 décembre que la RAF réalise ses premières sorties depuis la Birmanie. Deux Buffalo escortent un Blenheim du N° 60 *Squadron* qui doit effectuer une reconnaisance sur le sud de la Thaïlande.

L'avance des Japonais est régulière mais prudente et le 13 décembre un premier raid majeur est réalisé par une cinquantaine de Ki.51 des 12 et 60 *Sentai* qui bombardent Mergui sur la côte du golfe de Bengale. Quatorze Buffalo du N° 67 *Squadron* appuyés par une quinzaine de P-40 des « Tigres Volants » décollent de Mingaladon pour défendre Rangoon, mais comme le raid n'est pas destiné à toucher la capitale, ce décollage n'est pas suivi de combat.

La pression monte doucement par la suite et la RAF se contente d'effectuer des missions de reconnaissance à partir de terrains avancés comme ceux de Tavoy, de Moulmein et de Mergui. Un Bufallo (W8241) est modifié pour transporter une caméra F.24. Pour ne pas trop affecter les performances, les mitrailleuses d'ailes sont déposées. Au cours de l'une de ces sorties, les Britanniques découvrent que les Japonais ont concentré des avions sur le terrain de Prachuab Giri Kahn. En conséquence, une attaque est montée pour le 21 décembre et six Buffalo décollent de Mergui, menés par le *Squadron Leader* Milward. Le *Sergeant* E.H. Beable (RNZAF) se souvient [19] :

« *Sur le terrain étaient alignés des avions mais aussi des camions, des bidons contenant probablement du carburant et cela grouillait de militaires. Nous les avons pris en enfilade et mitraillé, puis fait de même en diagonale et, à notre grande satifaction, non seulement plusieurs incendies ont été allumés, mais nous avons pu détruire ou endommager plusieurs avions ainsi que des véhicules et mettre hors de combat du personnel au sol. J'ai moi-même revendiqué un Type 97 détruit au sol .*»

Chine
Birmanie
Namsang
Indochine
Akyab
Magwe
Toungoo
Chiengmai
Zigon
Zayatkwin
Mingaladon
(Rangoon)
Mesoht
Tak
Moulmein
Thaïlande
(Siam)
Mer
d'Andaman
Tavoy
Bangkok
Mergui
Prachuab Giri Khan
Chumphon
Victoria Point



Le Buffalo présente ses rondeurs à la caméra, rondeurs que beaucoup lui ont repprochées. Cependant, G.B. Fisken a toujours défendu cet avion, le trouvant supérieur au Hurricane. Ces jeunes pilotes inexpérimentés à bord de Spitfire n'auraient pas empêché le désastre, au mieux, ils n'auraient pu que retarder l'échéance. (Col. A. Thomas)

À leur retour à Mergui, les Buffalo sont appelés à « straffer » d'autres objectifs d'opportunité entre Victoria Point et Chumphon. Ce sont les premières missions offensives pour le Buffalo, mais ce faisant, ils réveillent le nid de guêpes et poussent les Japonais à réagir... le retour de bâton n'allant pas tarder.

Le 23 décembre, environ 120 avions japonais comprenant des Ki.30 et Ki.21 escortés par des Ki.27, se dirigent vers les terrains d'aviation de Rangoon. Ils sont repérés un peu avant 10h00. Tout ce qui peut voler décolle et rejoint les avions qui sont déjà en patrouille. La rencontre a lieu vers 20 000 pieds. L'escorte japonaise fait écran mais certain pilotes du N° 67 *Squadron* parviennent à passer, comme le *Sergeant* G.A. Williams (RNZAF) qui abat un Ki.21 et revendique un autre probable. Son ailier, le *Sergeant* C.V. Bargh (RNZAF) revendique aussi un Ki.21 probable. Le *Flying Officer* J.F. Lambert revendique aussi un bombardier comme il en témoigne [19] :

« *J'ai pris un avion neuf de l'unité et j'ai décollé et grimpé jusqu'à 8 000 pieds sans problème. Puis j'ai vu des bombes tomber sur l'aérodrome et sur Rangoon. J'ai vu aussi trois avions descendre en flammes au-dessus de la ville et treize bombardiers volant en formation serrée virer sur Moulmein. J'ai viré pour me retrouver face à eux mais la température moteur affichait déjà 100° C. Je ne pouvais pas monter bien vite. Cependant, un bombardier commença à lâcher un petit jet de fumée blanche de son moteur gauche. Les Tomahawk faisaient des attaques en montée mais ne se sont jamais vraiment rapprochés d'eux. Juste avant d'arriver à portée, j'ai tiré une rafale de deux secondes et j'ai vu le train de l'avion partir. Comme je ne recevais pas de tir de défense, je me suis rapproché à 50 m et lâché une autre rafale de 2 secondes; l'avion ennemi a pris feu, s'est désagrégé et est tombé.* »

De son coté, le *Flying Officer* J.S. Wigglesworth sera crédité d'une probable comme le *Sergeant* néo-zélandais H. Christansen, le tout sans perte du coté du N° 67 *Squadron*.

Après une journée tranquille, l'escadron de Buffalo est de nouveau en action le 25 décembre. Ce jour-là, les Japonais lancent un nouveau raid massif sur Rangoon. Les pilotes, en trois sections (encore de trois avions, malgré les leçons de la bataille d'Angleterre), sont appelés à patrouiller au-dessus de Mingaladon entre 12 000 et 20 000 pieds. À peine arrivés à leur altitude de 20 000 pieds, le *Flying Officer* P.M. Bingham-Wallis et le *Sergeant* G.A. Williams (RNZAF) repèrent deux formations de bombardiers. Bingham-Wallis rapporte la suite [19] :

« *Willy* [Williams] *a été le premier à attaquer et à toucher un des bombardiers. Je l'ai suivi mais je me suis aperçu trop tard que je n'avais pas sélectionné mes mitrailleuses. J'ai donc dû renouveller mon attaque et j'ai touché le même bombardier qui a commencé à lâcher un filet de vapeur d'essence. Après l'attaque, le bombardier a perdu de l'altitude et est tombé dans la mer. Puis, j'ai dégagé pour me retrouver face à de nombreux chasseurs japonais. J'en ai choisi un et nous avons tiré l'un sur l'autre. À ma grande surprise, je l'ai vu plonger en perdant de l'essence.* »

Williams, quant à lui, s'occupe d'un autre chasseur qu'il ne peut pas voir tomber, bien que le pilote ait été manifestement touché au cours de l'attaque. Les pilotes du N° 67 *Squadron* s'en tirent plutôt bien et renvendiquent au total un bombardier et trois chasseurs sûrs et quatre autres probables. Mais ce combat n'est pas à sens unique et le N° 67 *Squadron* a aussi beaucoup souffert. Il perd le *Sergeant* J. Macpherson (RNZAF) du *Flight* B abattu et tué par la chasse japonaise. Les autres Buffalo du *Flight* A sont vite engagés dans un combat tournoyant au cours duquel trois pilotes sont tués : le *Flying Officer* J.F. Lambert et les *Sergeant* E.B. Hewitt (RNZAF) et R.P. McNabb

(RNZAF). Ces deux derniers étaient les benjamins de l'escadron, âgés à peine de 19 ans. Les autres Buffalo peuvent rentrés plus ou moins endommagés. Au sol, la situation est pire, car trois Buffalo ont été complétement détruits ou jugés irréparables. Tout aussi grave est la perte de cinq autres Bufallo en cours de montage, détruits dans les hangars. En une journée, le N° 67 *Squadron* a perdu douze Buffalo sur les trente dont il pouvait disposer, soit presque la moitié de son potentiel, ce qui représente une sérieuse hémorragie pour la RAF.

Cependant, l'aviation japonaise ne se montre plus dans les jours qui suivent, ce qui est considéré comme une victoire dans le camp allié. Cette dernière est à relativiser car la base de Mindagalon a été fortement endommagée et l'escadron doit disperser ses appareils ou plutôt ce qu'il en reste, sur le terrain satellite de Zayatkwin.

Après plusieurs jours d'accalmie, les Buffalo sont de nouveau en action le 9 janvier 1942. Six appareils dirigés par le *Squadron Leader* J.V. Newkik de l'AVG mènent, de concert avec quatre P-40, une mision de mitraillage sur le terrain de Tak tenu par les Japonais. Les pilotes du N° 67 *Squadron* revendiquent la destruction de plusieurs avions nippons au sol. Le lendemain, ces sont quatre Buffalo menés cette fois par le *Squadron Leader* R.A. Milward, qui attaquent le terrain de Mesoht sur lequel ils détruisent deux avions. C'est la dernière mission de Milward avec l'unité car le 11 janvier 1942, il cède son commandemant au *Flight Lieutenant* J. Brandt. Si les missions de chasse sont moins nombreuses dans les jours qui suivent, les Buffalo sont en souvent appelés à effectuer des misson de reconnaissance. Au cours de l'une d'elles, le 13 janvier, le *Pilot Officer* P.M. Brewer (RNZAF) rencontre un biplace japonais qu'il abat à la première passe. De nouvelles attaques contre plusieurs terrains tenus par les Japonais sont effectuées les 14 et 15 janvier avec succès, plusieurs avions étant détruits au sol (japonais mais aussi probabement thaïlandais), les Buffalo n'étant de leur côté que superficiellement touchés au cours de ces missons.

La chance tourne le 20 janvier quand le N° 67 *Squadron* perd deux pilotes néo-zélandais abattus par des Ki.27 alors qu'ils s'apprêtent à décoller de Moulmein au retour d'une mission de reconnaissance. Pour éviter de subir le même sort, le *Pilot Officer* P. Brewer et le *Sergeant* J. Finn tentent le décollage mais, à peine dans les airs, ils sont descendus sans avoir eu le temps d'engager le combat; aucun des deux pilotes ne survit. Trois jours plus tard, l'escadron perd un autre pilote, le *Flight Lieutenant* D.J.C. Pinckley, abattu par des Ki.27 au cours d'un raid de l'aviation japonaise sur Rangoon. Le *Sergeant* W.J. Christiansen revendique la destruction d'un des chasseurs.

Le 24 janvier 1942, la RAF et l'AVG réunis infligent une correction encore plus sévère à l'aviation ennemie en interceptant un raid se dirigeant vers Rangoon comprennant 6 Ki.21 du 14 *Sentai* escortés par 20 Ki.27 du 50 *Sentai*. Le nouvellement promu *Squadron Leader* J. Brandt patrouille à 18 000 pieds avec quatre autres Buffalo quand il plonge sur les bombardiers japonais, suivi par ses ailiers. Les Alliés ne revendiqueront pas moins de neuf bombardiers (!), dont la plupart sont crédités aux pilotes de l'AVG. Seuls deux pilotes néo-zélandais du N° 67 *Squadron* reviennent vainqueurs,

Liste des victoires confirmées et probables revendiquées par les Buffalo Mk. I en Birmanie pour N° 67 *Squadon*

Date	*Pilote*	*Type*	*Nbre*
23.12.41	Sgt G.A. Williams (RNZAF)	Ki.21	2
	Sgt C.V. Bargh (RNZAF)	Ki.27	1
		Ki.21	1
	F/O J.F. Lambert	« He 111 »	1
	F/O J.S. Wigglesworth	« He 111 »	1
	P/O H. Christansen (RNZAF)	« He 111 »	1
25.12.41	F/O P.M. Bingham-Wallis	Ki.21	1
		Ki.43	1
	Sgt G.A. Williams (RNZAF)	Ki.43	1
	Sgt C.V. Bargh (RNZAF)	Ki.27	1
	P/O G.S. Sharp (RNZAF)	Ki.27	1
	F/L J. Brandt	Ki.27	1
	Sgt E.H. Beable (RNZAF)	Ki.27 .	1
	Sgt J.G. Finn (RNZAF)	Ki.27	1
13.01.42	P/O P.M. Brewer (RNZAF)	Ki.15 (?)	1
23.01.42	Sgt W.J. Christiansen (RNZAF)	Ki.27	1
24.01.42	Sgt E.L. Sadler (RNZAF)	Ki.21	1
	P/O A.A. Cooper (RNZAF)	Ki.21	1

Total : 18 victoires (10 confirmées, 8 probables)

le *Pilot Officer* A.A. Cooper et le *Sergeant* E.L. Sadler. Le rapport de combat signé par le *Squadron Leader* Brandt expose les faits [19] :

« *Tous les bombardiers ennemis ont été descendus dans l'action qui a suivi. Le* Sergeant *Sadler a fait deux passes sur un bombardier qui s'est tout de suite écarté de la formation pour aller s'écraser en flammes. Son attaque suivante a aussi incendié un bombardier qui a été aussi revendiqué par deux autres pilotes qui l'on achevé. Le* Pilot Officer *Cooper, quant à lui, a lâché une longue rafale sur un bombardier qui a explosé mais il a été lui-même touché par le tir défensif du bombardie qui a mis le feu à son moteur.* »

Cooper parvient cependant à éteindre le début d'incendie en piquant vers le sol à grande vitesse.

Le Buffalo passe la main

En raison du nombre peu élévé de Buffalo en Birmanie, le temps est venu pour le N° 67 *Squadron* de laisser la vedette à l'AVG et aux Hurricane du N° 267 *Wing* (N° 17, 135, 136 *Squadrons*). Les Buffalo exécutent alors des sorties de reconnaissance et ne sont que rarement engagés en combat aérien. Des missions offensives ont tout de même lieu et c'est au cours de l'une d'elles, le 29 janvier, que le *Flying Officer* J.S. Wigglesworth, commandant le *Flight* B, victime d'une panne de moteur, se tue au décollage de Toungoo, où le N° 67 *Squadron* s'était retiré. Au début du mois de février,

Liste des pertes du N° 67 *Squadon* contre les Japonais après le 8 décembre 1941

Date	Serial	*Pilote*	*Cause*
25.12.41	AN216	Sgt J. Macpherson (RNZAF) (†)	Chas.
	W8220	F/O J.F. Lambert (†)	Chas.
	W8248	Sgt E.B. Hewitt (RNZAF) (†)	Chas.
	W8206	Sgt R.P. McNabb (RNZAF) (†)	Chas.
20.01.42	W8229	P/O P.M. Brewer (RNZAF) (†)	Chas.
	W8240	Sgt J.G. Finn (RNZAF) (†)	Chas.
23.01.42	W8239	F/L D.J.C Pinckley (†)	Chas.
29.01.42	W8213	F/O J.S. Wigglesworth (†)	Acc.
04.03.42	AN168	??	Acc.
07.03.03	AN191	F/L P.M. Bingham-Wallis	Acc.

Au sol : 25.12.41 (8) et 3 volontairement détruits le 19.02.42.

l'escadron tourne à bas régime et ne peut aligner quotidiennement que 4 à 5 Buffalo en état de vol, ce qui limite considérablement ses sorties.

Le 19 février 1942, le N° 67 *Squadron* se replie sur Magwe et détruit trois Buffalo indisponibles pour éviter qu'ils ne tombent intacts aux mains des Japonais. À partir de cette date, les pilotes de Buffalo sont aussi transformés sur Hurricane et volent sur les deux machines en fonction des disponibilités. Le 4 mars 1942, les rares Buffalo (quatre) encore présents participent à une mission de mitraillage sur le terrain de Chiengmai. Il est prévu une escale à Namsang pour refaire les pleins, l'autonomie du Buffalo ne permettant pas d'accomplir le trajet aller et retour d'une traite. Cependant, la misson est décommandée à cause de problèmes de dernière minute et les avions sont rappelés. Par malchance, un Buffalo heurte un camion lors de son atterrissage à Namsang et est jugé irréparrable. Trois jours plus tard, le *Flight Lieutenant* P.M. Bingham-Wallis est victime d'une panne de moteur alors qu'il décolle de Zigon. Dans les jours qui suivent, les quelques Buffalo encore en état de vol sont régulièrement envoyés mitrailler les colonnes japonaises dans l'espoir de ralentir leur avance.

Le 10 mars 1942, le *Squadron Leader* Brandt mène les six derniers Buffalo encore disponibles à Akyab, puis Dum-Dum (Calcutta) en Inde. La guerre pour les Buffalo de la RAF est terminée. Sur les 170 appareils pris en compte [25], il n'en reste que... 6 !

Le baisser de rideau

Annihilée en quelques semaines de combat, la flotte de Buffalo ne peut que tomber dans l'oubli. Dans les esprits de tous, le nom de Buffalo est associé pour toujours au désastre des forces britanniques en Extrême-Orient. Les six avions survivants sont utilisés comme avions d'entraînement avancé dans au moins quatre unités, les N° 151 OTU, N° 67 et N° 146 *Squadrons* et N° 22 AACU (*Anti Aircraft Cooperation Unit*) – cette dernière reçoit au moins deux Buffalo à partir de décembre 1942, les W8243 et W8245, qui deviennent des cellules d'instruction à la fin de novembre 1943. Deux avions sont détruits par accident, le W8246 le 9 avril 1942 et le W8250 le 2 décembre 1942, tous les deux à la suite d'une panne de freins. Il faut dire que les rechanges sont inexistantes et que tous les avions sont comdamnés à terme.

À la fin de 1943, plus un seul Buffalo ne vole ou ne fait même partie des inventaires des machines pouvant être utilisables pour le vol. Pour le Buffalo de la RAF, le rideau vient de tomber sans rappels.

[25] W8233, W8243, W8245, W8246, W8250, AN214.

Que sont-ils devenus ?

La chute de Singapour n'a pas signifié la fin de la guerre pour ceux qui ont survécu à ce désastre. Environ 120 pilotes de chasse ont volé sur Buffalo en Malaisie et en Birmanie. Une quinzaine appartenait à la RAF (dont certains originaires des Dominions), environ 35 à la RAAF et le plus gros contingent était fourni par la RNZAF avec 70 pilotes.

La plupart de ces pilotes survivront à la guerre, mais certains n'auront pas cette chance, les Néo-Zélandais en particulier. Pour ceux qui restent en Extrême-Orient, la guerre est loin d'être facile. Le *Flying Officer* N.C. Sharp est abattu par la DCA japonaise le 1er mars 1942 à Java, alors qu'il sert au N° 605 *Squadron*; il parvient à poser son Hurricane et est probablement fait prisonnier, mais on perd sa trace par la suite. Le *Sergeant* C.T. Kronk se retrouve au N° 67 *Squadron* et meurt dans un accident sur Hurricane le 28 mai 1942. Deux autres pilotes se tuent sur Hurricane avec le N° 67 *Squadron*, les *Flying Officers* E.L. Sadler et W.J. Christiansen, portés disparus respectivement les 26 mars et 9 avril 1943 après un décollage sur alerte. Le *Pilot Officer* J.F. Burton est abattu à bord de son P-40K par les chasseurs japonais le 1er juillet 1943 au-dessus de Guadalcanal. Comme beaucoup d'anciens pilotes de Buffalo, il volait avec le N° 14 (RNZAF) *Squadron*.

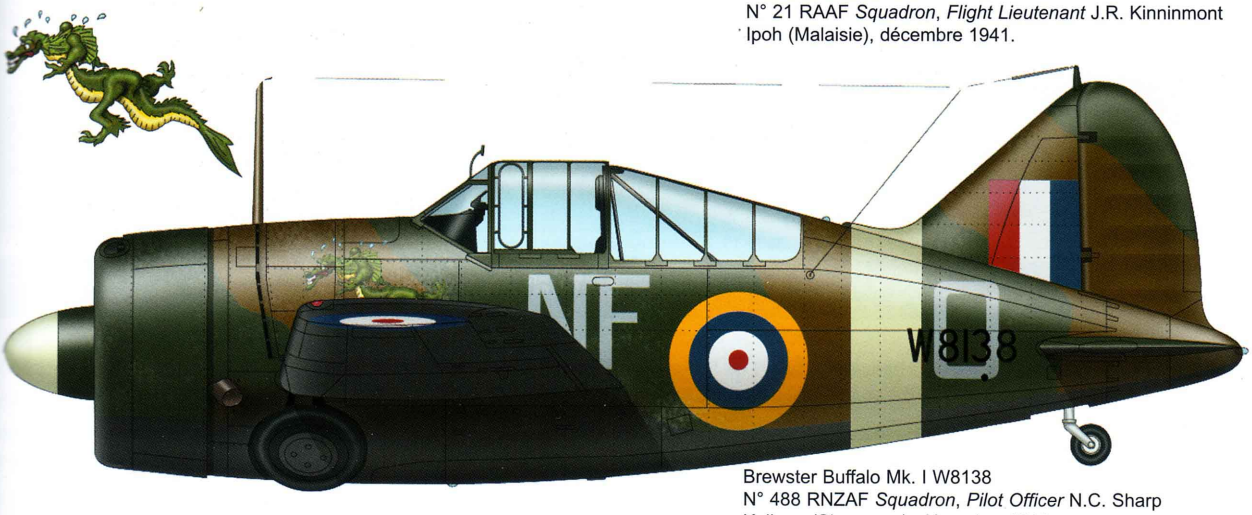
D'autres meurent en Europe. Le *Warrant Officer* B.S. Wipiti est tué au combat dans son Spitfire IX au-dessus de la France le 3 octobre 1943, alors qu'il sert au N° 485 (RNZAF) *Squadron*. Il avait été d'abord muté en Inde où ses origines aborigènes lui avaient causé quelques soucis avec la population locale, ce qui avait provoqué son départ précipité en Grande-Bretagne. Le *Flight Lieutenant* H.J. Meharrry est descendu le 5 août 1944 par la *flak* au large de la Bretagne alors qu'il attaque un dragueur de mines; il est alors pilote au N° 64 *Squadron* sur Spifire IX. Un peu plus d'un mois plus tard, c'est au tour du *Flight Lieutenant* G.L. Bonham d'être tué lors d'une patrouille anti-V1 le 25 septembre 1944; il volait alors sur Tempest au N° 501 *Squadron*.

Malheureusement d'autres connaîtront une mort moins glorieuse en Nouvelle-Zélande. Le *Flying Officer* W.R. de Maus se tue comme instructeur sur Harvard le 16 mai 1944 en Nouvelle-Zélande, tout comme le *Sergeant* A.R.P. Saul qui disparaît dans un accident sur Kittyhawk le 5 août 1942.

Les Australiens auront plus de chance, seuls le *Sergeant* J. Austin et les *Squadron Leaders* C.R. McKenny et R.H. Wallace disparaissent pendant le conflit. Le Beaufighter de ce dernier est abattu par la DCA japonaise en Nouvelle-Guinée le 29 octobre 1944; il commandait un des *Flights* du N° 30 (RAAF) *Squadron*.

À gauche, Edward Sadler, 26 ans, et à droite, William Christiansen, 22 ans. Ces deux pilotes néo-zélandais survivent à la campagne de Birmanie mais disparaissent par la suite dans des circonstances similaires un an plus tard et à deux semaines d'intervalle.
(C.V. Bargh via Malcolm J. Laird)

Brewster Buffalo Mk. I AN172
N° 21 RAAF *Squadron*, *Flight Lieutenant* J.R. Kinninmont
Ipoh (Malaisie), décembre 1941.

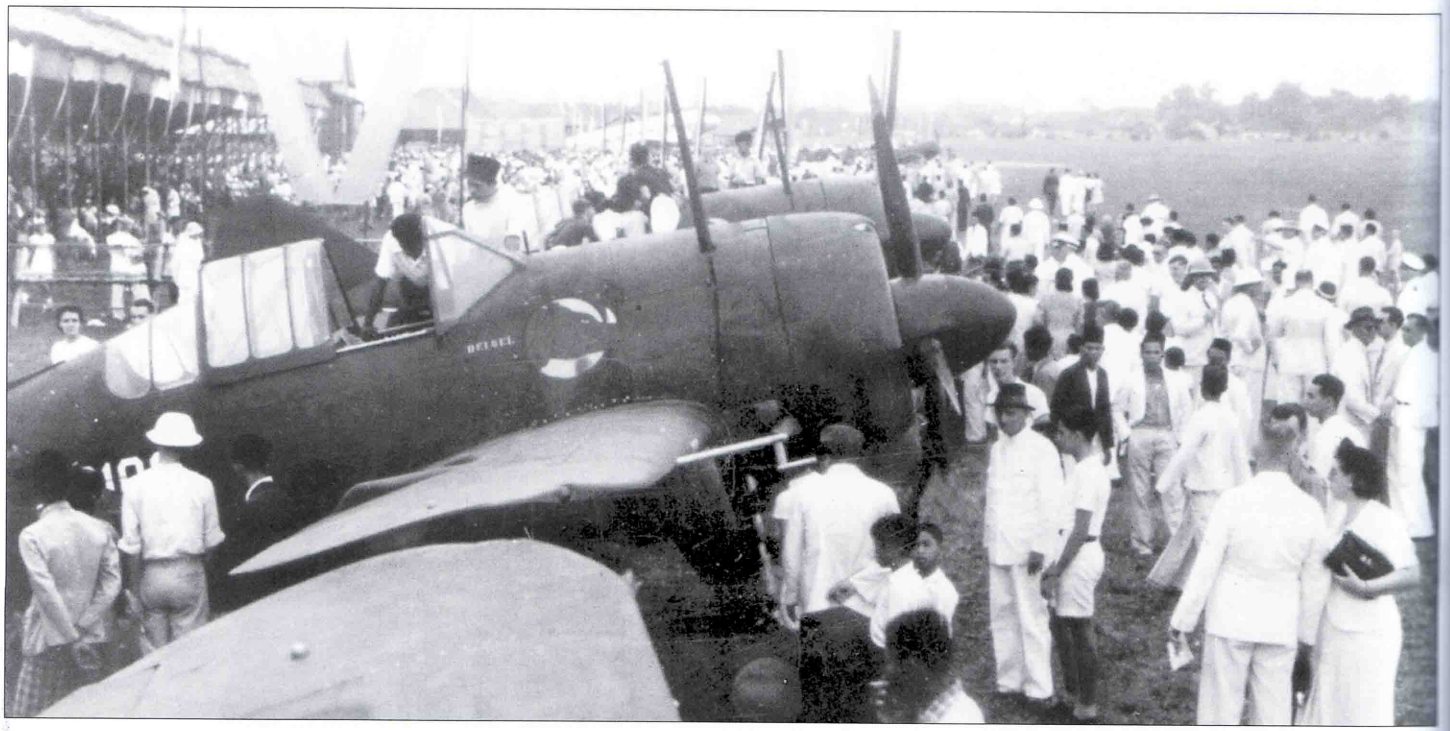


Brewster Buffalo Mk. I W8138
N° 488 RNZAF *Squadron*, *Pilot Officer* N.C. Sharp
Kallang (Singapour), décembre 1941.

Brewster Buffalo Mk. I W8220
N° 67 *Squadron*, *Flying Officer* J.F. Lambert, Mingaladon (Birmanie),
décembre 1941.

Brewster Buffalo Mk. I AN207, unité inconnue, Singapour, mars 1942.
Devant l'urgence de la situation, les Buffalo ont été introduits dans les escadrons sans code. Il est possible que cet avion ait été utilisé en pool.

© P-A. Tilley - 2004



Comme dans tous les pays de la région, les forces aériennes locales s'efforcent de montrer leur puissance à la fois pour rassurer leur population et pour lancer un message clair au Japon.
Les Néerlandais se plient bien volontiers à ce jeu et on voit ici les Buffalo du 2-VIG-V habituellement basés à Buitenzorg sur l'île de Java.
Au premier plan on reconnaît l'avion d'August Deibel, le B-3100 avec lequel il s'envolera de Singapour renforcer la RAF. (Col . Max Shep et L. Boerman)

BREWSTER 339C & D

Comme pour les Britanniques, l'achat de Brewster 339 par les Indes néerlandaises a davantage été dicté par la nécessité que par la raison. Dans les années trente, la stratégie hollandaise est fondée sur l'emploi de bombardiers qui sont censés défendre seuls le vaste archipel que constituent les Indes néerlandaises. Cette stratégie repose sur une flotte de Martin 139, dont le gouvernement néerlandais a passé une importante commande dont les livraisons se sont étalées jusqu'en 1939.

Cependant, le nouveau visage de la guerre apparu en Europe au cours du printemps 1940 a fait naître quelques doutes au sein du gourvernement hollandais en exil sur le bien-fondé de cette stratégie. Ainsi, l'idée de l'achat de chasseurs pour défendre l'archipel fait son chemin. La commission d'achat aux États-Unis est chargée de trouver lesdits chasseurs qui, autant que possible, doivent être mûs par un moteur Cyclone pour faciliter la maintenance dans la mesure où les Martin 139 sont équipés de ce même propulseur. Les Néerlandais, confrontés au même problème que les Belges, c'est à dire l'engorgement des moyens de production des Américains, se voient obligés de disperser leur commandes. Ainsi, trois types d'avions sont commandés, le Curtiss H-75A-7, le Curtiss-Wright CW-21B Demon et le Brewster 339. Pour ce dernier, une commande de 144 appareils est planifiée mais Wright ne pouvant fournir autant de moteurs, la commande est revue à la baisse, et même divisée par deux, avec de nombreux compromis et concessions à la clef.

Construits dans l'urgence

Pour éviter des retards trop importants dans la livraison, les Néerlandais proposent de fournir un lot de moteur Wright, achetés d'occasion et reconditionnés par leurs soins. Ces machines, au nombre de 24, reçoivent la dénomination de B-339C et portent les matricules de la Militaire Luchtvaart -Koninklijk Nederlands-Indisch Leger (ML-KNIL) B3-95 à B3-118. Le deuxième lot de 48 avions (B3-119 à B3-166) doivent être équipés de moteurs Wright achetés directement chez le motoriste. Pour Brewster, ils deviennent des B-339D.

Mais si ces deux modèles portent des dénominations différentes, ils sont en fait identiques. Comme les B-339B belges et B-339E anglais, ils sont dérivés du F2A-2 de l'USN. Ils reprennent la verrière du B-339B et la roulette de queue du B-339E. L'armement est cependant allégé et les deux mitrailleuses de 0.50-in. de fuselage sont remplacées par deux autres de petit calibre. En revanche, les B-339 hollandais sont tous équipés de rateliers sous les ailes pour une bombe de 50 kg. Pour ne pas ralentir les livraisons, les Hollandais ont signé des contrats séparés pour la fourniture du vitrage blindé, des viseurs, des réservoirs auto-obturants et des autres équipements. Si l'idée semble bonne au départ, un décalage entre les livraisons de Brewster et celles des équipementiers tournera au désastre et la plupart des Brewster iront au combat sans ces équipements vitaux. Quoi qu'il en soit, la production des B-339C et D se déroule selon le programme établi et les Hollandais prennent leurs machines en compte entre avril et septembre 1941. Un exemplaire (B3-119) reste momentanément aux États-Unis pour la poursuite de différents essais.

Avions sans pilotes

Si les Néerlandais ont commandé un grand nombre de chasseurs, ils ont « oublié » de former les pilotes pour les s'asseoir dedans. En juin et juillet 1941, seules deux unités de combat peuvent être mises sur pied, le 1-VlG-V, sous le commandement de l'*Eerste-luitenant* A.A.M. van Rest à Bornéo, et le 2-VlG-V, sous le commandement du *Kapitein* J.P. van Helsdingen à Java, avec chacun douze B-339. Le reste des appareils est stocké en attendant que

les nouveaux pilotes, dont la sortie d'école est prévue pour la fin de 1941. Au cours de l'été 1941, un petit nombre de Brewster est utilisé dans les écoles pour la transformation des nouveaux pilotes. Cette situation reste inchangée jusqu'à la mobilisation, à la fin de novembre 1941. Deux autres unités sont mises sur pied, le 3-VlG-V et le 3-VlG-IV avec des instructeurs et des élèves jugés aptes au combat.

En renfort à Singapour

Le 13 décembre 1941, selon les accords passés avant-guerre, les B-339 du 2-VlG-V du *Kapitein* J.P. Van Helsdingen arrivent à Kallang pour renforcer les escadrons du *Commonwealth* – le N° 243 *Squadron* étant parti pour Ipoh. Les B-339C n'étant pas équipés de blindage, les pilotes hollandais se mettent en quête de plaques et de verrières blindées qui auraient été rendues disponibles par l'immobilisation de Buffalo de la RAF. L'intégration des pilotes se fait sans aucun problème et ceux-ci sont vite appréciés par les pilotes et les mécaniciens britanniques, ces derniers étant chargés d'entretenir les appareils tant que les mécaniciens hollandais ne sont pas arrivés.

Les débuts sont plutôt tranquilles pour les Hollandais, mis à part le 5 janvier, où un B-339C (B3-108) piloté par le *Vaandrig* (aspirant) J.H.A. Ellecom est détruit dans un accident au roulage, sans conséquence pour le pilote. Deux jours plus tard, le B3-99 du *Sergeant* J. Scheffer est aussi détruit dans un accident à Kallang.

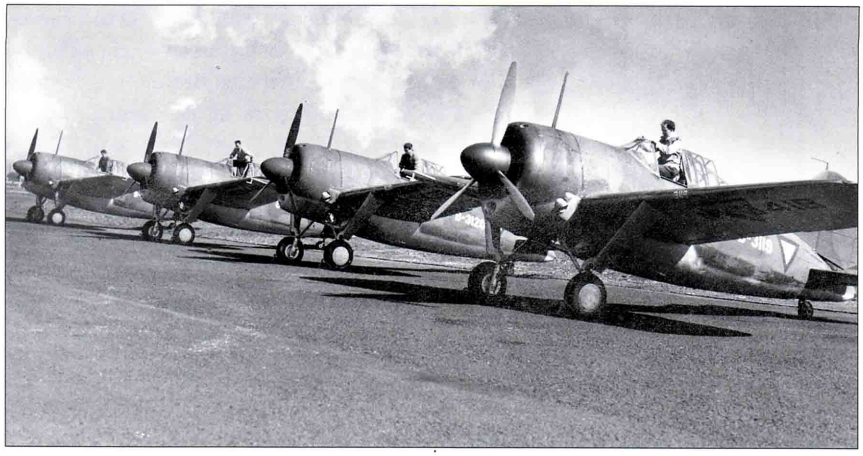
Le 12 janvier 1942, les Japonais attaquent Singapour et les pilotes hollandais interviennent aux côtés des pilotes néo-zélandais. Trois B-339C et un Buffalo Mk. I du N° 488 (RNZAF) *Squadron* décollent mais ils deviennent les proies d'une demi-douzaine de chasseurs nippons. Les Brewster parviennent à s'esquiver tant bien que mal et reviennent au terrain un peu frustés. Seul le *Vaandrig* F. Swarts revendique un bombardier endommagé à bord de son B3-103.

Dans le début de l'après-midi, trois B-339C décollent de nouveau pour intercepter un nouveau raid aérien. Ils accompagnent cette fois le N° 243 *Squadron*. Les Hollandais engagent neuf Ki.27 à 13 000 pieds et le *Tweede-luitenant* A. Deibel revendique deux de ces chasseurs. Toutefois, il est lui-même touché et doit évacuer son appareil en perdition (B3-110); blessé à la tête, il passera quatre jours à l'hôpital. Le *Kapitein* J. van Helsdingen et le *Sergeant* G. Bruggink revendiquent chacun de leur côté un Ki.27 abattu.

Le *Kapitein* J. Van Helsdingen et deux autres pilotes interviennent trois jours plus tard mais l'unité subit sa première perte au combat en la personne du *Vaandrig* F. Swarts qui est abattu et tué par les Ki.27 (B3-103). Le lendemain, une nouvelle patrouille de trois avions décolle sans succès apparent.

Le 17 janvier, trois B-339C sont envoyés à la rencontre de bombardiers qui ripostent énergiquement et abattent le *Sergeant* A. Voorbij; il plonge dans la mer à bord de son B3-105 qu'il ne pourra évacuer. Au sol, le *Vaandrig* F. Pelder est blessé par une explosion dans un hangar alors qu'il se trouve à bord de son Brewster.

Les B-339C survivants de van Helsdingen se replient à la fin de la journée sur Pamebang avant de rejoindre Java le 18 janvier, mettant un terme à la présence des B-339C à Singapour. Ils prennent leurs nouveaux quartiers à Saraminda II.



Aligement de quatre B-339D aux États-Unis juste avant leur vol de réception. Les Buffalo de la ML-KNIL seront les moins bien équipés et les moins prêts à affronter l'aviation japonaise. (SDAM)

Java, une danse qui se termine mal

Pendant ce temps, l'autre unité de B-339, le 1-VlG-V est resté à Bornéo. Cet escadron est divisé en quatre détachements de quatre appareils chacun, à Singakawang dans l'ouest de Bornéo, Samarinda II dans l'est, Tarakan au nord-est et Ambon (Amboina). Après avoir exécuté des patrouilles depuis le début de décembre, les B-339 entrent enfin en action. Le 19 décembre, le détachement de Singakawang intercepte une formation de trois G3M qui attaque la base d'hydravions de Pontianak. Un des G3M est touché par les Brewster et finit sa course dans la mer non loin des côtes indichinoises, mais les pilotes hollandais ne le revendiqueront que comme probable. Malheureusement, le *Sergeant* W.E. Wessels se tue au retour à la base, peut-être touché par le tir de défense des mitrailleurs japonais qui ont été très actifs.

Quelques jours plus tard, le 28 décembre, des « Zero » du 3 *Kû*, qui escortent un avion de reconnaissance, profitent de l'occasion pour attaquer l'aérodrome. Les Hollandais de la base de Tarakan engagent le combat qui se termine plutôt mal pour eux, car ils perdent trois des leurs : l'*Eerste-luitenant* J.N. Droog et le *Vaandrig* G. Olsen sont tués et le *Vaandrig* C.A. Vonck peut sauter en parachute. Il est récupéré douze heures plus tard par un bateau de pêche. Un quatrième B-339 s'écrase au retour sur le terrain... le détachement de Tarakan vient tout simplement de cesser d'exister.

Les Japonais se tournent vers Amboina qui sert également de base à des Hudson de la RAAF et le 15 janvier 1942, ce terrain reçoit la viste de 18 « Zero » du 3 *Kû*. Ils tombent sur deux B-339 en patrouille qui sont abattus sur le champ. Les deux pilotes, l'*Eesrte-luitenant* F.E. Broers et le *Sergeant* W.J. Blans, parviennent à faire un amerrissage forcé mais seul Broers pourra être conduit à l'hopital, tandis que Blans sera malheureusement repêché mort.

Le 2-VlG-V récemment rentré de Singapour est de nouveau engagé au combat le 23 janvier 1942 contre des « Zero » de la Marine impériale. Le *Vaandrig* R.A. Rothcrans (B3-115) est abattu au cours du combat.

Deux autres pilotes sont perdus le lendemain mais cette fois le combat sera moins inégal. Alors que six « Zero » atta-

quent le terrain, le *Kapitein* van Rest décolle avec l'*Eerste-luitenant* P. Benjamins; ils revendiquent un « Zero » chacun. Mais les Japonais se rebiffent et envoient au tapis le *Vaandrig* T.W Kürz et le *Sergeant* T.J. de Waardt (B3-132). Tous les deux sont tués.

La situation devenant difficilement tenable, les Brewster sont repliés à Andir (Java), ne laissant qu'une patrouille de trois Brewster à Saraminda II, dont deux sont détruits au sol par les « Zero » le 27 janvier (B3-126 et B3-159).

À la fin de janvier 1942, les Néerlandais quittent Sumatra, laissant la défense de l'île à la seule RAF. L'aviation néerlandaise se retrouve ainsi regroupée à Java où elle aligne 65 chasseurs, dont la moitié sont des Brewster B-339C/D. Au 1er févier 1942, le dispositif est le suivant :

– 1-VlG-V avec 15 B-339, basé à Andir sous la responsabilité du *Kapitein* A. van Rest. Ce groupe a absorbé la quatrième unité de Brewster, le 3-VlG-V récemment dissous. Ceci explique le nombre anormalement élévé d'avions au sein du groupe. Le 3-VlG-V reprendra son autonomie par la suite.

– 2-VlG-V avec 8 B-339, basé à Tjisaok sous le comandement du *Kapitein* J.P. van Helsdingen.

– 3-VlG-IV avec 11 B-339, basé à Tjililitab sous le commandement de l'*Eerste-luitenant* A.J. de Vries. Cette dernière unité, de création récente, a été constituée avec les derniers instructeurs encore disponibles et quelques élèves ayant tout juste achevé leur formation. Dans les jours précédents, quelques accidents l'ont un peu ébranlée : les *Vaandrig* W.A.T. van Buuren et R.J.J. Hoogenhuizen, ont été perdus corps et biens dans le mauvais temps et le *Sergeant* H.C. Voorn a disparu au cours d'un entraînement de nuit. Un quatrième avion a aussi été détruit à l'atterrissage.

De son côté, le 1-VlG-V a également perdu un pilote (*Sergeant* A. Berket) et un avion le 5 février près de Semplak.

Il est évident qu'une certaine fébrilité règne chez les Hollandais qui savent que l'offensive finale est pour bientôt. Cette offensive commence le 9 février par l'attaque de Batavia par 27 bombardiers de la 22e flottille protégés par une douzaine de « Zero ». Prévenus trop tard, seuls quatre B-339 du 3-VlG-IV, rejoints par un cinquième, décollent pour tenter de les intercepter et sont de suite coiffés par les chasseurs japonais. L'avion du *Sergeant* H. Huys est mis en flammes alors qu'il prend de la vittesse pour décoller mais, miracle, il va en réchapper indemne. Le *Sergeant* J. Berk n'a pas cette chance et est tué. Le *Vaandrig* C.H. Weijnschenk, touché lui aussi, parvient cependant à écraser son avion dans un champ sans encombre, de même que l'*Eerste-luitenant* J.A. Butner. Seul le *Sergeant* F.J. de Wilde peut revenir à Tjililitan. Pendant ce temps les Nippons ne restent pas inactifs et quatre B339 sont incendiés au sol. Les deux avions du 3-VlG-IV qui restent rejoignent le 2-VlG-V à Tjisaoek dans la soirée.

À l'ouest, Java ne subit l'attaque des Japonais qu'à partir du 19 février 1942. Ce jour-là, pas moins de huit B-339 décollent pour s'opposer à des Ki.48 escortés par des Ki.43. Si deux avions Japonais sont revendiqués, quatre Brewter sont abattus et deux pilotes tués (*Vaandrig* J. Kuijper et *Sergeant* N.G. de Groot). Les deux autres pilotes sautent en parachute (*Sergeant* J. Scheffer et P.C. Hart). Le *Tweede-luitenant* A. Deibel effectue un atterrissage forcé avec après combattu avec acharnement pendant dix minutes. Dans l'après midi, les Japonais reviennent à l'attaque et s'en prennent à Bandoeng. Une douzaine de B-339 du 3-VlG-V tentent de s'interposer et engagent le combat. Le *Kapitein* P. Tiedman raconte [26] :

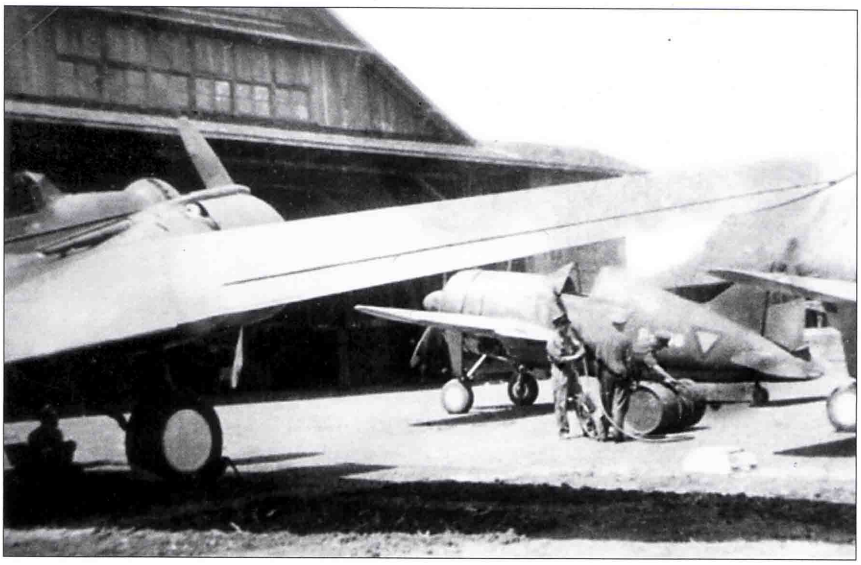
« *Nous n'avons pas pu atteindre les bombardiers. En revanche nous avons dû engager les "*Zero*" en combat tournoyant. Un de mes meilleurs officiers le lieutenant Tukker, a été abattu et tué. Un autre pilote sous-offcier, le sergent van Daalan, a lui aussi été abattu mais a pu sauter en parachute, souffrant de graves brûlures au visage et aux bras. De même, le lieutenant de Haas, un ancien pilote de ligne qui s'était engagé dans mon unité avec deux autres pilotes, les lieutenants Simons et André de la Porte, a également sauté en parachute.*

« *En ce qui me concerne, je n'ai participé qu'à des combats tournoyants. Bien que j'aie pu obtenir quelques coups au but sur des "*Zero*", je n'ai vu aucun d'entre eux percuter la planète car les Japs opéraient par groupes de trois : un dirigeant le vol, le second restant collé à lui et le troisième adoptant une position plus haute sur sa queue. Dès que je pouvais tirer une raffale ou deux sur le n° 1, j'avais sur le dos les n° 2 et 3. Comme je ne voulais pas me faire descendre, j'ai dû alors me concentrer sur ma propre survie.*

« *Pendant ce combat, j'ai été touché à plusieurs reprises mais j'ai été capable d'atterrir nomalement. Je me souviens avoir reçu un obus dans mon aile droite et pu voir un énorme trou. J'ai été fortement impressionné mais plus tard j'ai pris l'habitude d'entendre les ballès transpercer la carlingue.* »

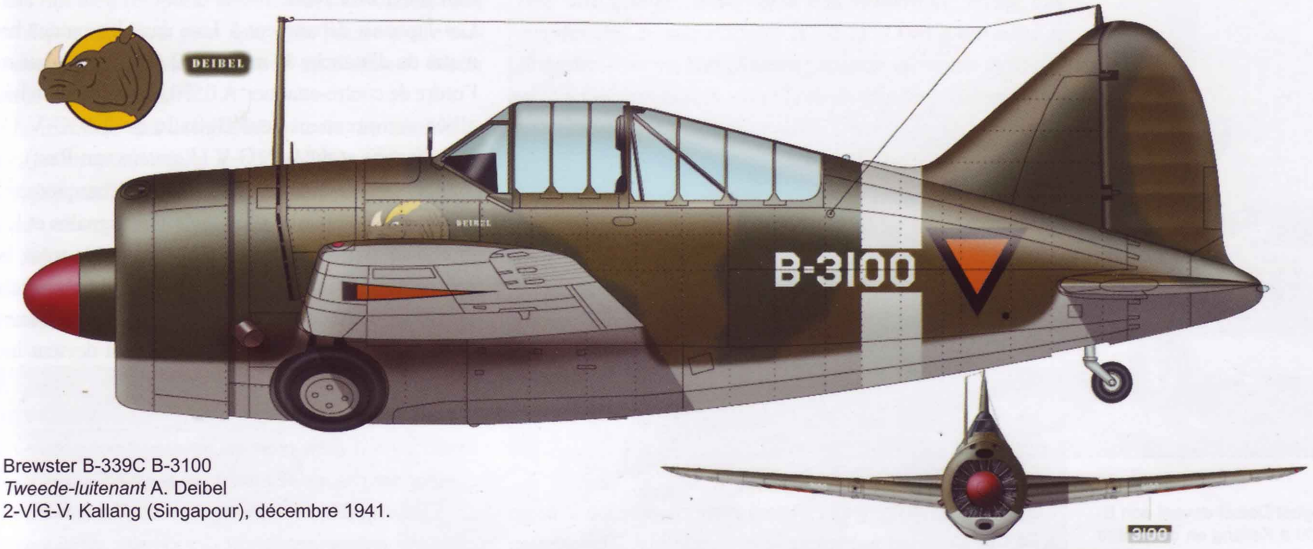
En plus des avions perdus au combat, il faut ajouter un autre B-339 détruit au sol, vraisemblablement une ancienne machine du N° 453 (RAAF) *Squadron*. Somme toute, une bien triste journée pour les Brewster hollandais.

Deux jours plus tard, les mêmes unités japonaises, soit les bombardiers du 90 *Sentai* et les Ki.43 des 59 et 64 *Sentai*, se dirigent vers Kalidjati. Aux environs de l'aérodrome, le 64 *Sentai* se place en couverture haute, laissant les autres unités attaquer le terrain. Le *Kapitein* Tideman intervient pour les contrer avec huit autres B-339. Deux Ki.43 sont revendiqués par Tiedman lui-même et l'*Eerste-Luitenant* H.H.J. Simons.



Les premiers B-339 sont mis en service au cours de l'été 1941 sur l'île de Bornéo et de Java. Ils cohabitent souvent avec l'autre avion pilier de la ML-KNIL, le Martin 139. (Col . Max Shep et L. Boerman)

[26] *Buffaloes over Singapore*, B. Cull, Grub Street 2003.



Brewster B-339C B-3100
Tweede-luitenant A. Deibel
2-VIG-V, Kallang (Singapour), décembre 1941.

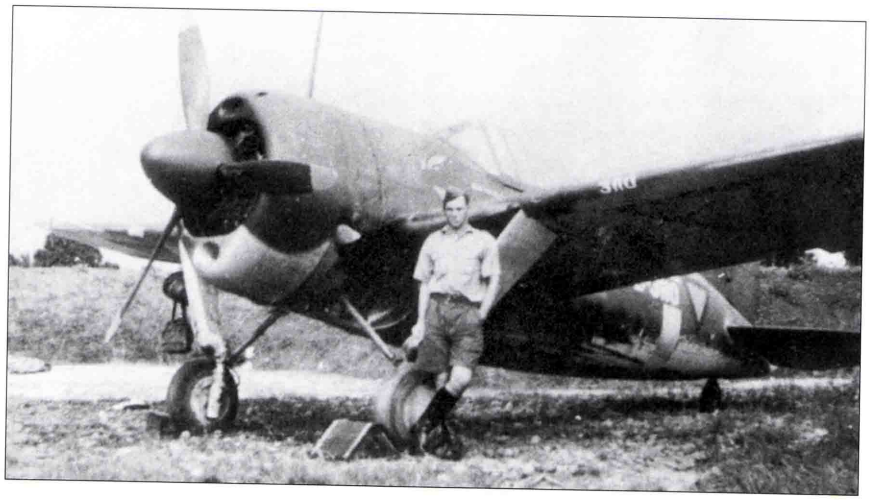
Brewster B-339D B-3132
Sergeant T.J. de Waardt
2-VIG-V, Saraminda (Bornéo)
janvier 1942.

Brewster B-339C B-395
2-VIG-V, Java, mars 1942.

Brewster Buffalo Mk.I W8163
2-VIG-V, Java, mars 1942.

C'est un ancien avion du N° 21 RAAF *Squadron* récupéré par les Néerlandais quand les troupes du Commonwealth ont évacué Singapour en février 1942.

© P-A. Tilley - 2004



August Deibel devant son B-3100 à Kallang en décembre 1941.
Il deviendra l'un des meileurs pilotes néerlandais en abattant au moins trois avions japonais. Natif des Indes néerlandaises, il survivra au conflit et s'installera aux Pays-Bas après la guerre. Il reste dans l'aviation royale des Pays-Bas et sert au sein du N° 325 *Squadron* de Leeuwarden. Il meurt dans un accident aérien le 12 juin 1951 à bord du Meteor F.8 I-111. (Col . B. Cull)

Cependant, le *Sergeant* J.P. Adam entre en collision avec un Ki.43 et saute en parachute. Le *Kapitein* P. Tiedman se souvient de ce combat [26] :

« *Nous étions neuf Brewster à combattre cette journée-là. Manifestement, leur objectif était de mitrailler l'aérodrome d'Andir. Nous avons réusssi à les contenir dans des combats tournoyants ce qui les a empêchés de mitrailler. À ce moment-là j'ai vu un "Zero" et j'ai réussi à le toucher; il plongea avec une forte inclinaison en crachant de la fumée derrière lui. Encore une fois, je n'ai pas pu le voir s'écraser. Le sergent Adam s'est montré suffisamment enragé pour s'engager dans une passe frontale avec un Japonais et tous les deux sont entrés en collision. Ayant perdu une de ses ailes, il a dû sauter en parchute.* »

Tiedman se met en formation avec les deux survivants, mais la partie n'est pas terminée pour autant.

« *Je volai en formation quand j'ai été soudainement touché par derrière et par dessous. Mon Brewtser était en feu. Je m'apprêtais à sauter quand le feu s'est arrêté et j'ai pu atterrir normallement. J'ai essayé de comprendre ce qui avait pu se passer et le lieutenant Simons m'a dit que tout était arrivé soudainement. Il avait vu un Japonais monter en chandelle derrière moi dans ma queue. Il a bien tenté de me prévenir par radio mais le bouton a glissé de ses doigts. Le Japonais a alors ouvert le feu à courte distance. J'ai eu beaucoup de chance, car c'est ma plaque de blindage située derrière moi qui a encaissé toute la rafale.* »

Le 27 février 1942, cinq B-339 du 1-VlG-V sont envoyés à Blimbing dans l'est de Java pour fournir une couverture aérienne aux navires de guerre hollandais qui recherchent l'armada d'invasion nippone. Le lendemain, quatre Brewster décollent sur alerte pour intercepter une formation ennemie, mais aucun avion ne sera rencontré. En revanche, peu après leur retour, une nouvelle alerte est déclenchée et cette fois c'est pour de bon. Un B-339 est abattu par des « Zero ». Son pilote, le *Vaandrig* Vonck peut évacuer son appreil en perdition. Il est la victime de l'as japonais Saburo Sakai qui raconte [26] :

« *J'ai pu aisément tourner à l'interieur du Buffalo en basculant sur une inclinaison verticale pour me retrouver à 200 mètres de l'avion ennemi.* [...] *J'ai appuyé avec crispation sur le bouton. Plusieurs projectiles ont touché le moteur du Buffalo et de la fumée s'est échappée de l'avion. Le Brewster est parti dans une série de tonneaux lents jusqu'à ce qu'il disparaisse dans les nuages.*»

Le chant du cygne

Les Japonais débarquent à Java dans les petites heures du matin du dimanche 1er mars 1942. Les Hollandais reçoivent l'ordre de contre-attaquer. À 0530, une formation hétéroclite alliée comprennant neuf Buffallo du 2-VlG-V (*Kapitein* Helsdingen) et du 1-V1G-V (*Kapitein* van Rest), armés de bombes, se rendent sur les lieux de débarquement. Entretemps, des bombardiers japonais sont signalés et le reste de la chasse hollandaise décolle, y compris trois Brewster menés par le *Kapitein* Tideman. Si les bombardiers font demi-tour à cause du mauvais temps, les chasseurs du 59 *Sentai* continuent leur route. Le combat devient inévitable. Pieter Tiedman revient sur ce combat [26] :

« *Nous étions à un contre trois. Nous les avons contenus le temps qu'il a fallu pour qu'ils soient obligés de rompre le combat par crainte de tomber en panne d'essence. Alors que je croyais qu'ils étaient tous partis, j'ai remarqué un Jap isolé qui crânement faisait des cercles au-dessus de notre base. J'ai donc attaqué. Arrivant bille en tête, j'ai été entraîné dans un combat tournoyant. Ce fut un véritable plaisir et chacun a donné tout ce qu'il avait dans le ventre. Bien que j'aie pu lui lâcher quelques rafales, je ne l'ai pas descendu, mais j'ai pu aussi le voir me tirer dessus. Il avait l'avantage d'avoir de meilleures performances en montée, mais pas suffisamment pour que cela soit déterminant. Au bout d'un long moment, j'ai décidé de forcer la chance. Connaissant parfaitement la topographie, j'ai plongé dans un ravin en espérant qu'il me suivrait pour en fin de compte venir s'écraser dans les collines. Mais cela n'a pas marché ! Il a d'abord amorcé lui aussi un piqué, mais il l'a interrompu et a rebroussé chemin. J'ai tenté de le suivre mais il était trop loin et il m'a distancé. L'affaire s'est arrêtée là.*»

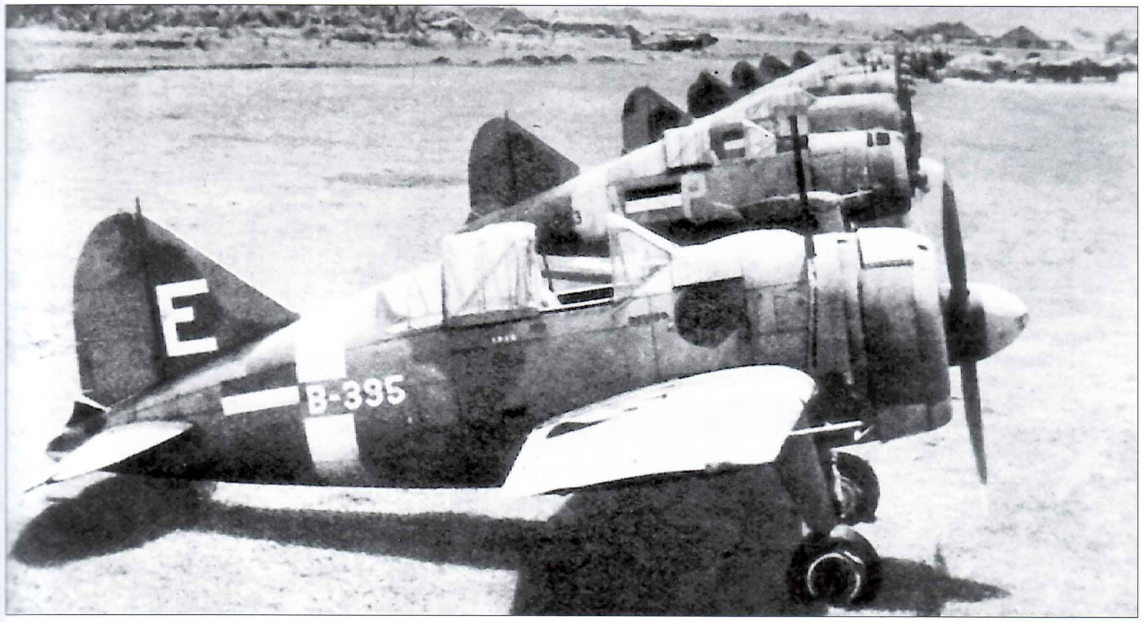
Six « Zero » ont pu néanmoins passer et ont causé des dégâts considérables au sol. Pas moins de six Buffalo (dont certains ex-RAF) ont été endommagés. L'hémorragie a continué les jours suivants, avec un avion perdu par accident le 2 mars et un autre mitraillé au sol le lendemain. Le 4 mars c'est au tour d'un ancien avion de la RAAF d'être perdu à Tjililitan.

Le 7 mars 1942, les B-339 hollandais vont livrer leur dernier combat. Dans la soirée, quatre Buffalo encore en état de vol sont conduits à l'attaque de Kalidjati par le *Kapitein* J. van Helsdingen. Très rapidement, ils sont interceptés par les chasseurs japonais qui, comme d'habitude, sont en surnombre. Six s'en prennent à Helsdingen auquel ils ne laissent aucune chance de s'en sortir; il est tué à bord du B3-96 au-dessus de Lembang. Le *Sergeant* G. Bruggnink, qui vole à 600 pieds au-dessous, peut s'échapper dans les nuages et revenir à Andir. L'*Eerste-luitenant* A. Deibel est assailli par plusieurs chasseurs et même s'il peut riposter, son avion est néanmoins sérieusement touché. Il rentre à Andir avec son ailier, le *Sergeant* J. Scheffer. L'avion de Deibel capote à l'atterrissage et se retourne. C'est le denier combat des Buffalo hollandais, car le lendemain, les Indes néerlandaises se rendent.

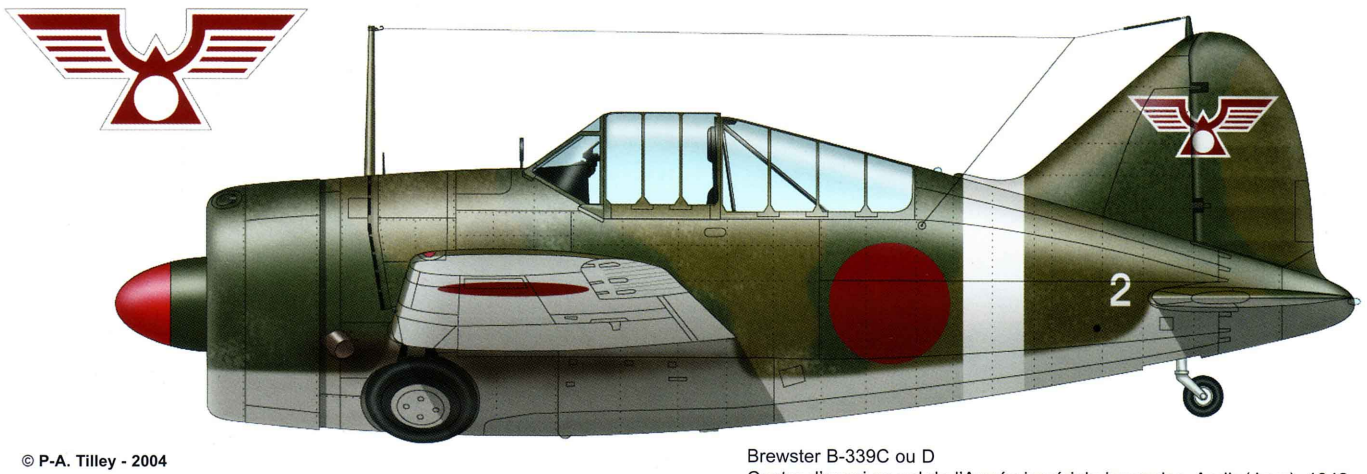
Le bilan des Brewster hollandais est difficile a établir. Tout comme pour la RAF, les Néerlandais ont été handicapés par le faible nombre d'avions et de pilotes expérimentés – le nombre d'accidents étant là pour le rappeler. Face aux Japonais, dont beaucoup étaient sur la brêche depuis 1937, ils ne faisaient pas le poids. En tout état de cause, douze pilotes de Brewster ont payé de leur vie leur tentative d'arrêter le raz-de marée japonais. Certes, les Brewster

hollandais ont bien remporté des victoires aériennes, mais de toute façon trop peu pour que cela puisse nuire aux projets des Japonais. Mais laissons au *Kapitein* Pieter Tiedman le mot de la fin [26] :

« *Si je devais faire une comparaison avec les chasseurs japonais et en particulier le "Zero" auquel j'ai été confronté, je pense que mes vues ne viendraient pas dans le sens de ce qui est généralement dit sur le Brewster. Il est souvent dit qu'il était inférieur au "Zero". En ce qui concerne la vitesse et le taux de montée, c'est peut-être vrai, mais cela était obtenu au détriment de tout le reste. Ce qui veut dire que le "Zero" était très vulnérable, même aux simples tirs de mitrailleuses 0.303-in. D'un autre côté, le Brewster était un bon chasseur, robuste et rapide avec des plaques de blindage derrière le siège du pilote. Il était capable de subir beaucoup de mauvais traitements. Je pense que notre infériorité au cours des combats n'était pas due à l'avion, mais surtout parce que nous étions trop peu nombreux et que notre armement était insuffisant. Uniquement deux 0.303-in et deux 0.50-in. Si seulement nous avions pu avoir six ou huit mitrailleuses d'ailes ! Cependant, j'ai été satisfait d'avoir le Brewster comme monture.* »



Une rangée de Brewster capturés par les Japonais à Java en mars 1942. Il y a des B-339 mais aussi des Buffalo MK. I qui ont appartenu à la RAF et qui ont ensuite volé avec le 2-VIG-V.
On reconnait un ancien avion du N° 21 RAAF *Squadron* au deuxième plan qui porte toujours le code GA-P.
Le B-339C au premier plan porte la lettre E. Il se pourrait que les lettres aient été introduites au sein de la ML-KNIL pour se rapprocher du système de la RAF.
(Col R.C. Sturtivant)



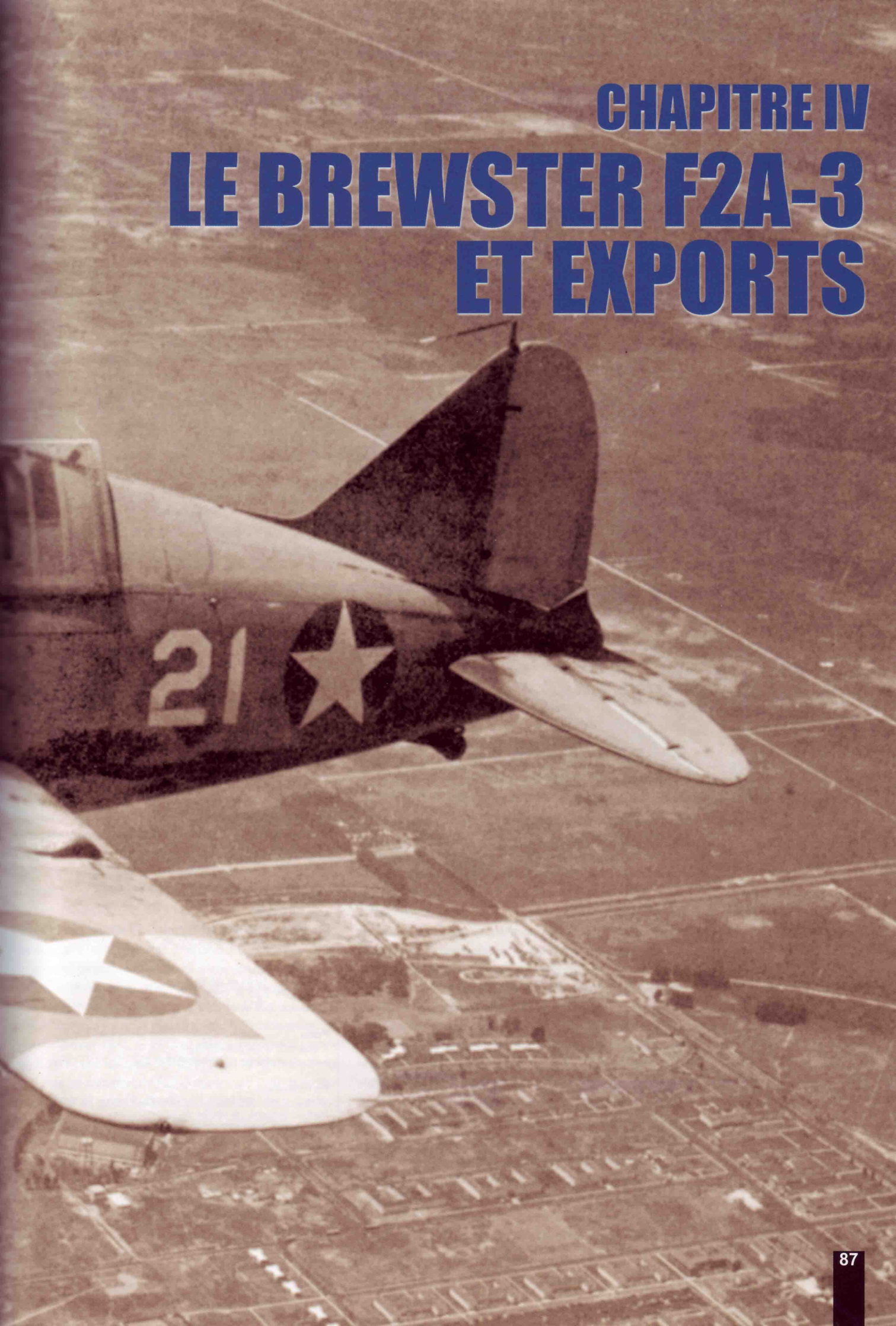
© P-A. Tilley - 2004

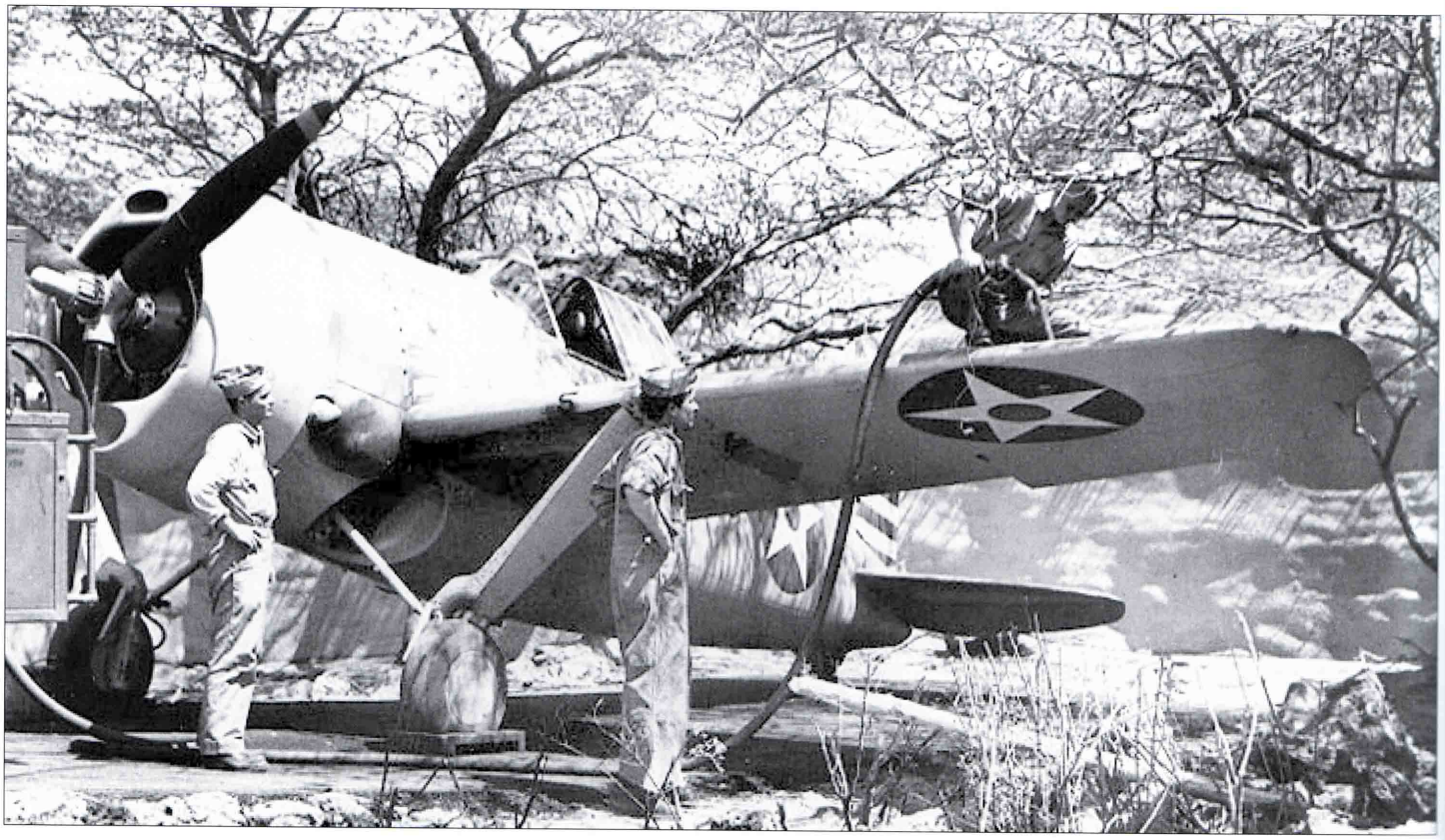
Brewster B-339C ou D
Centre d'essai en vol de l'Armée impériale japonaise, Andir (Java), 1942.

Quand les Indes néerlandaises tombent en mars 1942, les Japonais mettent la main sur plusieurs dizaines de carcasses en plus ou moins bon état. Parmi ces avions, on retrouve au moins sept Buffalo, cinq d'origine hollandaise et deux d'origine anglaise. Les pièces détachées ne manquent pas et au moins deux de ces Buffalo sont remis en état de vol, immatriculés « 1 » et « 2 ».
Dans un premier temps, ils participent avec d'autres avions capturés à des expositions au Japon. Ils sont ensuite testés par les Japonais sur la base de l'Armée à Tachikawa. Il semblerait que les Japonais n'aient pas tenu le Buffalo en grande estime (comme tout le matériel des perdants). Ils le trouvaient inférieur dans tous les domaines aux chasseurs japonais de l'époque. Seules les techniques de fabrication ont l'air d'avoir éveillé un quelconque intérêt.

21

CHAPITRE IV
LE BREWSTER F2A-3 ET EXPORTS





« Travail d'équipe » pour faire les pleins de ce F2A-3 des Marines de la VMF-211, basée à Ewa au printemps 1942. À cette époque, seuls les Marines utilisent encore le Buffalo en première ligne mais ses jours sont déjà comptés.

BREWSTER F2A-3

Le F2A-3 est le dernier modèle de base étudié par la société Brewster qui essaie alors de corriger au mieux les défauts constatés. Le nez est redessiné et agrandi de 25 cm à partir de l'emplanture de l'aile. Cet allongement entraîne le déplacement du centre de gravité, qui avait causé quelques ennuis jusqu'à alors. La capacité de carburant passe à 240 gallons US (1 057 l) grâce à l'installation de nouveaux réservoirs dans le bord d'attaque et le fuselage. Pour tenir compte de l'expérience des combats dans le ciel européen, le blindage est renforcé et la capacité en munitions augmentée. La verrière est aussi modifiée par la suppression des montants métalliques dans le but d'augmenter le champ de vision. Tous ces changements alourdissent l'avion (près de 700 kg de plus comparé au F2A-1) et comme le moteur reste le même que celui du F2A-2, le rapport poids/puissance diminue; les performances s'en trouvent sérieusement affectées que ce soit au niveau de la vitesse maximale, qu'à celui du taux de montée intinial ou du plafond pratique. En revanche, l'autonomie est considérablment accrue avec pas moins de 10 heures de vol, un atout non négligeable pour un avion qui doit être embarqué, permettant aux porte-avions de maintenir loin et longtemps des patrouilles de protection pour la flotte.

L'USN commande 108 F2A-3 le 21 janvier 1941 par le contrat 76708 (BuAer 01516 à 01623), même si le modèle de Brewster n'est déjà plus destiné à devenir le chasseur principal de la marine et malgré la polémique qui entoure cet avion. Cependant, l'USN craint que Grumman ne puisse pas tenir la cadence de production du F4F en raison de l'afflux de commandes récentes. Au moins cinq de ces Buffalo seront livrés avec des caméras en tant que F2A-3P [27].

[27] BuAer 01521, 01525, 01541, 01546, 01550

Passage en flèche dans les flottilles

La livraison de ce dernier modèle intervient entre la fin de juillet et Noël 1941. Tous les exemplaires ne sont pas destinés à être injectés dans les unités de l'USN ou de l'USMC et plus d'une trentaine sont stockés dès leur prise en compte par la Marine. Puisqu'il n'y a pas eu de XF2A-3, les premiers exemplaires sont envoyés dans les unités d'essai en vol. La première utilisatrice de l'USN est encore une fois la VF-3 qui touche cinq appareils le 12 août (01521 à 01525), mais comme il est prévu de la transformer sur Grumman F4F, cette dotation restera plutôt symbolique et

Caractéristiques principales du F2A-3

Moteur
Un Wright R-1820-40 Cyclone de 1 200 ch au décollage, 9 cylindres en étoile refroidis par air.

Dimensions
Envergure : 10,69 m (35 ft)
Longueur : 8,02 m (26 ft 4 in)
Hauteur : 3,66 m (12 ft)

Poids
À vide : 2 146 kg (4 732 lb)
Normal en charge : 2 867 kg (6 321 lb)

Performances
Vitesse max : 571 km/h à 4 110 m (321 mph à 13 500 ft)
Plafond pratique : 9 150 m (30 000 ft)
Taux de montée : 673 m/min (2 290 ft/min)
Endurance à la vitesse de croisière : 10h00

Armement
Deux mitrailleuses de capot de 0.50 in (12,7 mm) à 500 cpa et deux autres de même calibre dans les ailes à 400 cpa. Possibilité d'emport de deux bombes de 100 lb (45 kg) sous les ailes.

elle ne les gardera que... dix jours avant de les céder à la VMF-221. Il n'en reste pas moins que la VF-3 sera la seule unité à avoir mis en service les trois versions du Brewster F2A.

En revanche, pour la VF-2, sous le commandement du *Lieutenant Commander* Paul H. Ramsey, le rééquipement est bien réel et elle touche ses premiers F2A-3 le 3 septembre. Neuf jours plus tard, sa dotation théorique de 18 chasseurs et deux en réserve (BuAer 01526 à 01536, 01538 à 01541, 01547 et 01549) est atteinte. Le modèle n'étant pas vraiment nouveau, les pilotes de la VF-2 s'adaptent vite et les incidents sont rares; ils sont d'ailleurs plus à mettre sur le compte de la négligence que sur le manque de compétence.

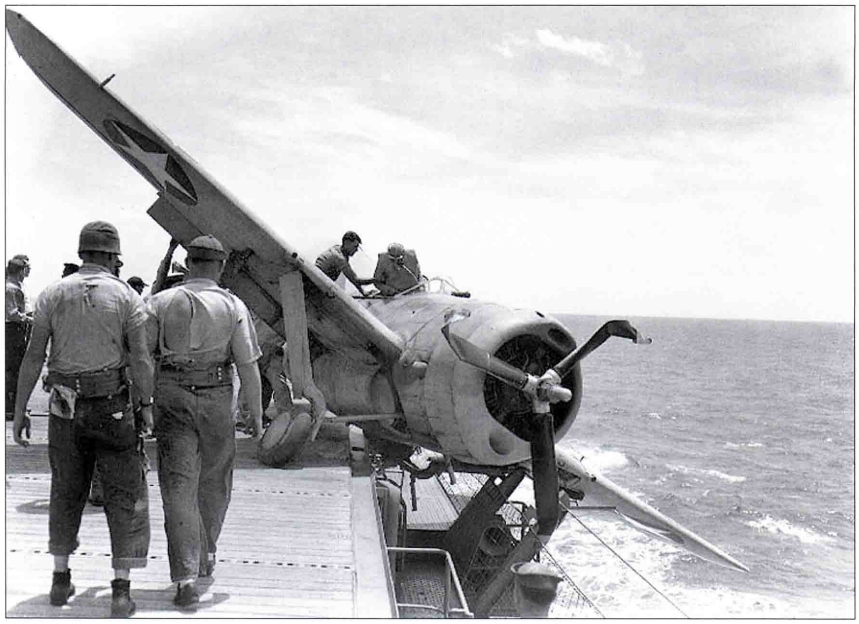
La VF-2 embarque sur son porte-avions d'attache, le USS *Lexington* à la mi-octobre 1941 pour participer aux manœuvre de l'USN au large de Hawaii. Elle participe à l'attaque simulée de la base navale de Pearl Harbor le 27 octobre, manœuvre qui avait pour but de soulever d'éventuelles questions sur la faiblesse des défenses de Pearl Harbor et de démontrer la faisabilité d'une telle attaque... Six semaines plus tard, ce sont les Japonais qui apporteront les réponses !

Au cours de la croisière, plusieurs incidents sont à déplorer, mais rien de majeur, à part peut-être le 18 novembre quand le BuAer 01530 vient s'écraser dans la barrière de sécurité après qu'un cable d'arrêt a lâché, arrachant au passage la jambe d'un des marins de pont. Le USS *Lexington* est de retour pour la fête de Thanksgiving (dernier jeudi de novembre, férié). Il repart le 5 décembre pour Midway où il doit déposer la VMBS-213 et ses 18 SB2U-3. Le même jour, le BuAer 01529 piloté par le *AMM1C* Julius A. Achten rate son appontage et vient s'encastrer dans la barrière de sécurité. Jugé irréparable, le F2A-3 est jeté par-dessus bord.

Trois jours plus tard, les États-Unis entrent en guerre et le court voyage de la VF-2 qui devait durer huit jours va se prolonger. Les activités de la VF-2 au cours du mois de décembre 1941, comme pour le reste de l'USN d'ailleurs, sont fébriles; trois attaques de navires de surface japonais (au sud de Pearl Harbor, au large de l'île Johnston et de Wake), deux attaques de bases ennemies (Jaluit et Makin) sont abandonnées au dernier moment. L'attaque d'une embarcation ennemie est bien entreprise mais elle échoue, faute d'avoir pu localiser la cible. En revanche, les F2A-3 vont réussir à intercepter un PBY Catalina qui échappe de justesse au sort funeste que leur réservaient les F2A.

Au cours du mois, la VF-2 perd deux autres F2A-3, le 01529 qui doit faire un amerrissage d'urgence à la suite d'une fuite du système de carburant au cours d'une patrouille anti-sous-marine le 26 décembre, et le 01540 qui rate son appontage et passe par-dessus bord trois jours plus tard. Par chance, les pilotes sont tous les deux recueillis par l'USS *Monagahn*. Au mois de janvier 1942, la VF-2 se sépare progressivement de ses F2A-3 pour les céder à l'USMC qui va devenir le seul utilisateur opérationnel du F2A-3 après mars 1942. Il semble que l'USN ait jugé que le train du Buffalo de ce modèle alourdi ait été trop faible pour les unités embarquées.

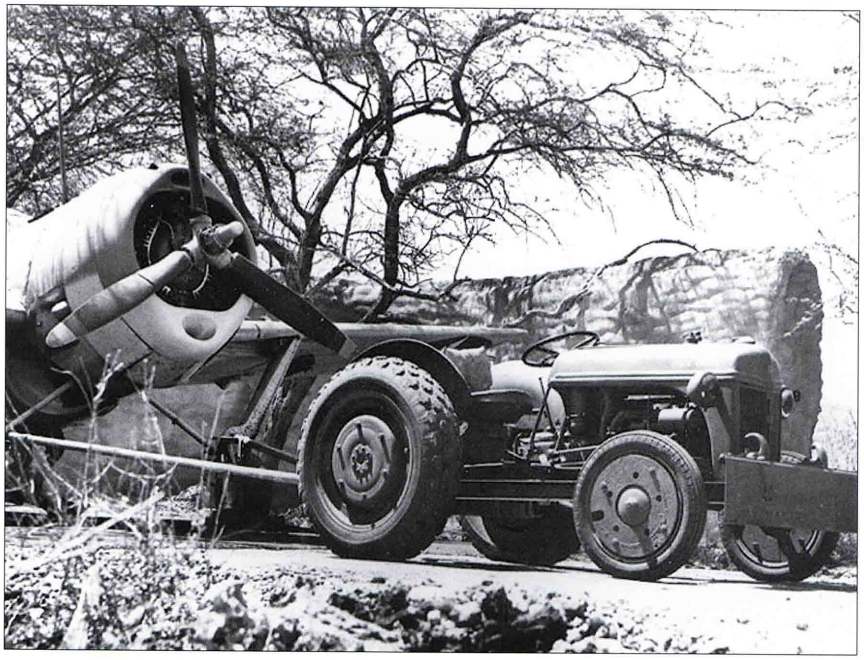
La VF-2 reste la seule unité de l'USN à avoir utilisé le F2A-3 en nombre, puisque pas moins de 30 avions sont passés dans ses rangs. Cependant, d'autres unités l'utilisent et tout d'abord, la VS-201. Le 27 septembre 1941, cinq F2A-3 (BuAer 01578 à 01582) viennent prendre la place des F2A-2 en service (voir le chapitre s'y rapportant). Deux autres arrivent le 4 octobre (BuAer 01583 et 01584). Ils restent jusqu'au début de février 1942, aucun accident n'étant à déplorer.

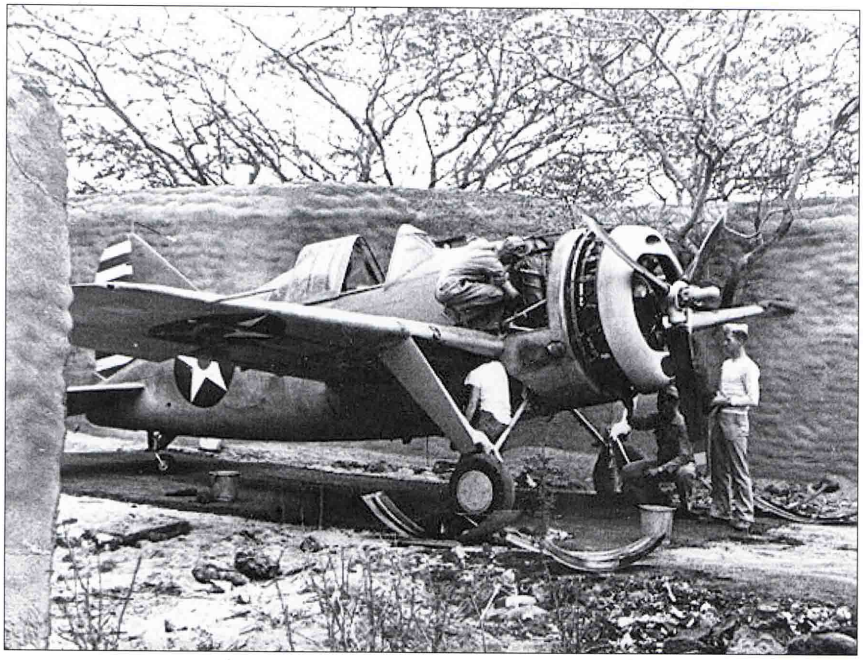


Seule la VF-2 embarque ses F2A-3 sur l'USS *Enterprise* à l'automne de 1941. Jugeant le train peu fiable, l'USN décidera au début de 1942 de transférer tous les F2A-3 à l'USMC qui les emploiera à partir de bases terrestres. Mais comme tous les pilotes des Marines, ceux en charge des Brewster passeront leur qualification d'appontage avec des résultats mitigés... (USN)

La VF-9, créée le 1er mars 1942, avec à sa tête le *Lieutenant Commander* John A. Raby, perçoit également quelques F2A-3 pour l'entraînement, parmi lesquels quelques avions de la VS-201. Leur utilisation est très brève, environ cinq semaines, mais cela n'empêche pas la perte d'un avion par accident et la mort d'un pilote. Le 13 mars 1942, pour des raisons obscures, l'*Ensign* Artie L. Buck quitte la formation au cours d'un vol d'entraînement au-dessus de la Virginie: probablement après avoir perdu le contrôle de son avion (il avait moins de huit heures de vol sur Brewster), il s'écrase. Le 8 avril, tous les F2A-3 quittent la VF-9.

Moins connue est la prise en compte de trois F2A-3 par la VJ-5 basée à Cape May dans le New Jersey. Le BuAer 01576 est le premier à arriver le 22 octobre, suivi par le 01570 le 3 novembre 1941, et par le 01559 le 24. Un quatrième F2A-3, le BuAer 01577, aura une carrière très courte car il s'écrase le 23 octobre en arrivant à Cape May, gravité pour son pilote. Bien que portant la dénomination





Deux autres vues d'un F2A-3 de la VMF-211. L'archipel de Hawaii n'étant pas menacé d'une invasion, les Buffalo ne connaîtront pas d'activité intense et seront surtout utilisés pour de longues patrouilles anti-sous-marines.

Liste des F2A-3 ayant participé à la bataille de Midway, 4 juin 1942

BuAer	Code	Pilote	Section	Sort
01518	MF-1	Maj. F.B. Parks	1	†
01548	MF-2	2Lt E.P. Madole	1	†
01525	MF-3	Capt. J.R. Alvord	1	†
01537	MF-4	2Lt J.M. Butler	1	†
01569	MF-5	2Lt D.W. Pinkerton	1	†
01552	MF-6	2Lt C.S. Hughes	1	
?	MF-7	Capt. D.J. Hennessy	2	†
01541	MF-8	2Lt E.Q. Lindsay	2	†
01524	MF-9	Capt. H.T. Merrill	2	
01528	MF-10	2Lt T.W. Benson	2	†
01568	MF-11	Capt. P.R. White	2	
01542	MF-12	2Lt J.D. Lucas	2	†
01562	MF-13	Capt. K. Armistead	3	
01563	MF-14	2Lt W.B. Sandoval	3	†
01553	MF-15	Capt. W.C. Humberd	3	
01523	MF-16	2Lt W.V. Brooks	3	
01521	MF-17	2Lt C.M. Kunz	3	
01559	MF-18	2Lt M.E. Mahannah	3	†
01520	MF-19	Capt. R.E. Curtin	4	†
01550	MF-20	2Lt D.D. Irwin	4	

d'une unité de servitude, la VJ-5 a pour rôle d'expérimenter les techniques pour diriger les avions sans pilote, les « drones », dont c'est le balbutiement. Ces « drones » sont à cette époque sept Great Lakes BG-1 et trois Boeing F4B-4 et F4B-4A. Les appareils qui les dirigent ces avions radio-commandés sont des Beech JRB-1 dont cinq sont inclus dans l'effectif de l'unité. Quant aux trois F2A-3, ils n'ont qu'un rôle d'accompagnement des « drones ». Malgré leur faible nombre dans cette unité et le caractère peu guerrier de celle-ci, un pilote va être perdu par accident. Le 15 mars 1942, le *ACOM* Lyle J. Scholten se tue au décollage de Cape May (BuAer 01570) lors de son premier vol sur la machine. Le moteur cale peu après le décollage et l'avion décroche. Bien que comptant plus de 3 000 heures de vol à son actif, le pilote ne parviendra pas à redresser à temps et ira heurter les flots un peu plus loin. Scholten ne pourra sortir à temps et périra noyé. La VJ-5 ne garde ses F2A-3 que quelques mois, car après l'entrée en guerre des États-Unis, ces appareils sont jugés plus utiles ailleurs. Le 01559 part le 27 janvier 1942 et il se retrouvera avec la VMF-221 à Midway, tandis que 01576 reste jusqu'au mois de juin avant de rejoindre Miami. Il ne sera pas le premier, car certains F2A-3 ont déjà été envoyés à Miami et ce, dès le début de novembre 1941 (BuAer 01585 à 01590, 01591 et 01592) pour renforcer l'effectif des F2A-2 déjà présents.

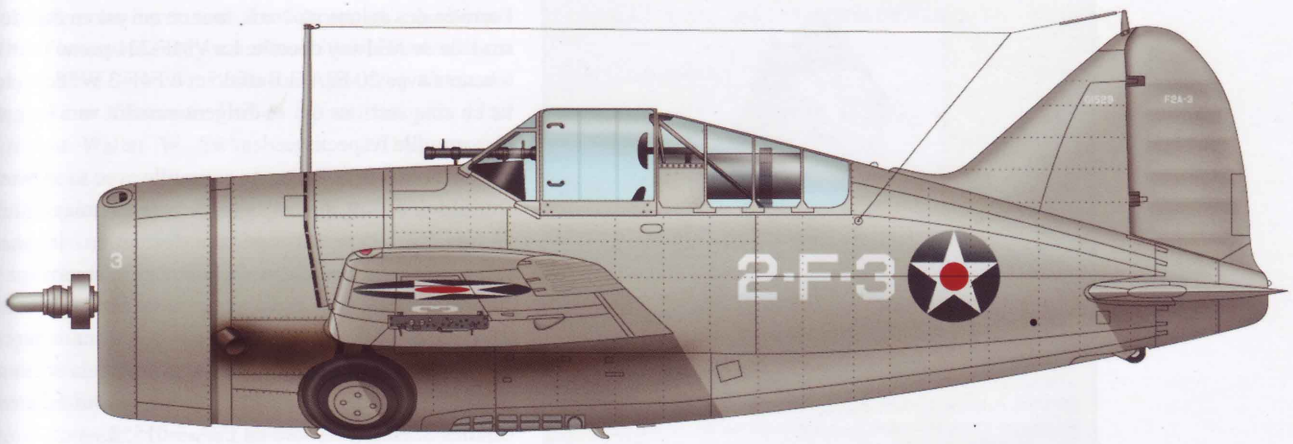
Les Marines

Quand la Marine américaine commande le F2A-3 au début de 1941, elle sait qu'une partie de la commande ira aux Marines dont un plan de développement est prévu pour l'année. Le 1er juillet 1941, les deux flottilles de chasse existantes sont dédoublées et l'une d'elle doit être équipée du Buffalo; il s'agit de la VMF-221, basée à San Diego en Californie. Elle reçoit ses F2A-3 en complément de ses F2A-2 entre la mi-septembre et la fin du mois d'octobre. C'est à cette époque que la VMF-221 est avertie qu'elle va être déployée outre-mer et que le départ aura lieu au début de décembre. Pur pur hasard, le 7 décembre 1941, l'USS *Saratoga* arrive à San Diego et embarque la VMF-221. Le porte-avion repart précipitamment dès le lendemain en direction d'Hawaii où il arrive le 15 décembre. Le temps de ravitailler et l'USS *Saratoga* repart pour Wake où la garnision doit être renforcée. L'île de Wake étant entre-temps tombée aux mains des Japonais, la VMF-221 est finalement débarqué à Midway le 25 décembre.

Le 10 mars 1942, le radar de l'île détecte un écho à environ 45 miles et une patrouille de quatre F2A-3, menée par le *Captain* James L. Neefus, est envoyé à la rencontre de l'intrus. La patrouille intercepte en effet un « Mavis » (Kawanishi H6K) à 10 000 pieds et l'abat sans difficulté; c'est la première victoire aérienne d'un Buffalo américain.

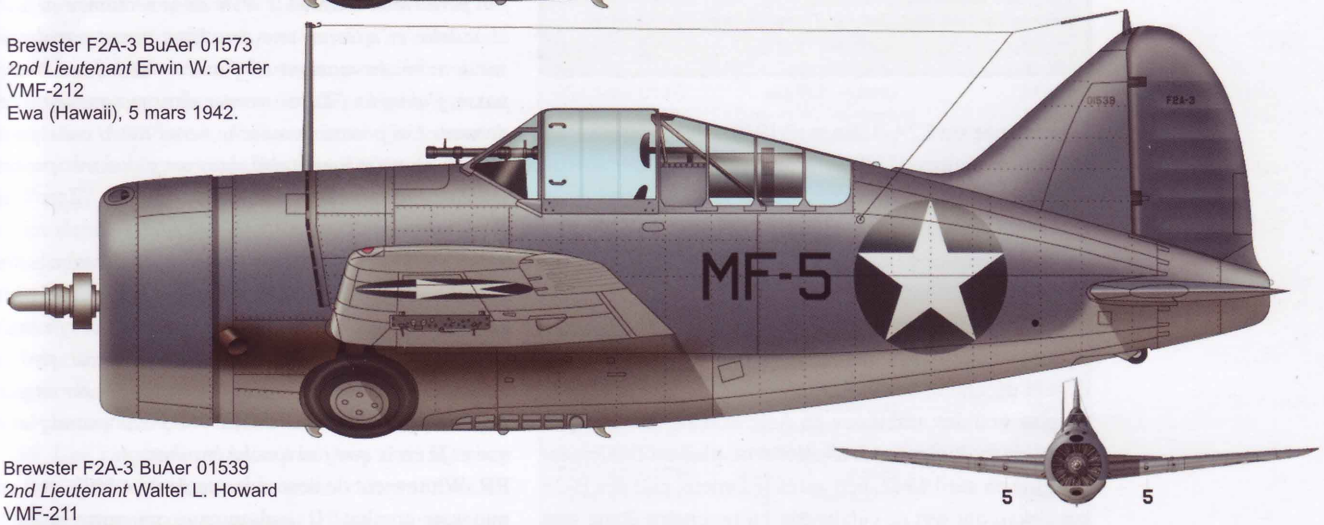
Entre-temps, les avions stockés sont sortis de leur dépôts pour être livrés aux Marines. En effet, l'USN a décidé de standardiser l'équipement de ses unités embarquées et récupère les F4F Wildcat auprès des trois autres VMF qui reçoivent des F2A-3 en échange. Les F2A-3 sont considérés comme des avions de transition en attendant l'arrivée des Wildcat.

Après avoir été malmenée à Wake, la VMF-211 est

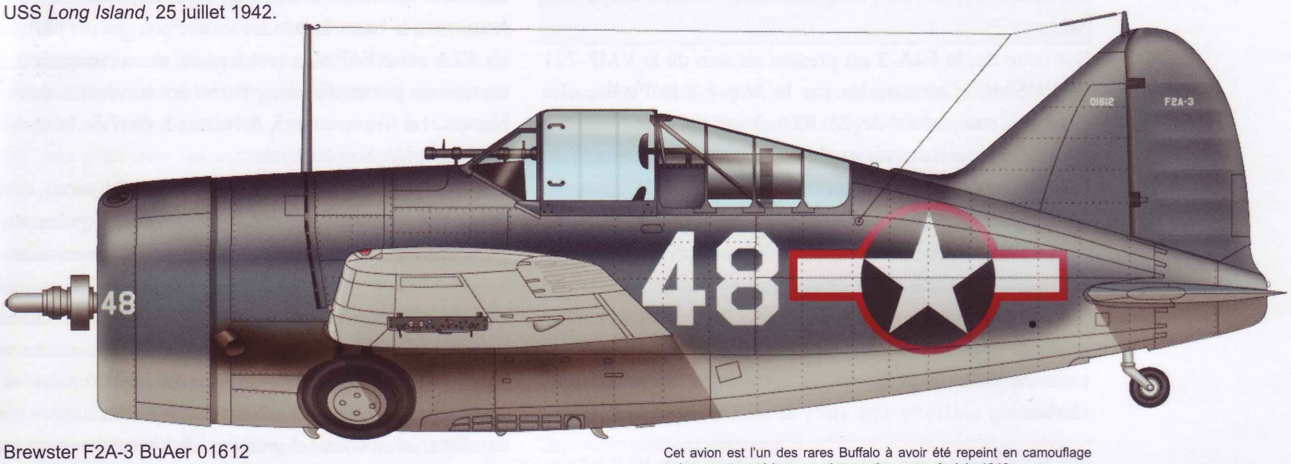


Brewster F2A-3 BuAer 01529
VF-2, USS *Lexington*
Novembre 1941.

Brewster F2A-3 BuAer 01573
2nd Lieutenant Erwin W. Carter
VMF-212
Ewa (Hawaii), 5 mars 1942.



Brewster F2A-3 BuAer 01539
2nd Lieutenant Walter L. Howard
VMF-211
USS *Long Island*, 25 juillet 1942.



Brewster F2A-3 BuAer 01612
VF-OTU, NAS Miami, été 1943.

Cet avion est l'un des rares Buffalo à avoir été repeint en camouflage trois tons et porté les cocardes en vigueur après juin 1943.

© P-A. Tilley - 2004

Charles Murphy KUNZ

Charles Kunz est né en novembre 1919 dans le Missouri. Il s'engage dans le corps des Marines au début de 1940 et sort avec le grade de *2nd Lieutenant* et ses ailes de pilotes de chasse à la fin de 1941. Sa première affectation est la VMF-221 et, au moment de la bataille de Midway, son carnet de vol compte un peu plus de 350 heures de vol, ce qui est loin d'être impressionnant selon les critères de l'époque.
Kunz est représentatif des jeunes pilotes de l'USMC qui ont rejoint les unités de combat au début de 1942. Il échappe au massacre de son unité à Midway, bien qu'il ait été néanmoins blessé. Il ouvre cependant son palmarès ce jour-là en revendiquant deux Aichi « Val ». Il se remet de ses blessures et rejoint la VMF-224 à Guadalcanal en août 1942. Quand son unité quitte le secteur en octobre, il a ajouté six autres victoires à son actif. À la fin de l'année il reçoit ses galons de *Captain*, suivis en août 1943 par ceux de *Major*. En octobre 1944, il prend le commandement de la VMF-311 qui vole sur Corsair, mais il termine la guerre sans avoir remporté d'autre victoire.
Il reste dans l'USMC et fait la guerre de Corée avec la VMF-323 et la VMF-214.
Il quitte l'armée en juillet 1967 avec le grade de *Colonel*.

reconstituée sur F2A-3. En avril 1942, elle se retrouve sur la base de Palmyra, située à près de 2 000 km au sud d'Hawaii. D'autres unités perçoivent le F2A-3, comme la VMF-211 à Ewa (Hawaii) et les VMF-121 et 122 basées dans les environs de San Diego en Californie.

La bataille de Midway

Ayant atteint, voire dépassé, leurs objectifs initiaux depuis décembre 1941, les Japonais comment à nourrir de plus grandes ambitions en Asie et dans le Pacifique. Après de multiples tergiversations, un plan est finalement entériné en avril 1942, peu après le fameux raid des B-25 sur Tokyo qui sert de catalyseur. La prochaine étape sera Midway [28].

Sur cette île, le F2A-3 est présent au sein de la VMF-221 de l'USMC. Commandée par le *Major* F.B. Parlks, elle n'aligne pas moins de 21 F2A-3 en plus de 7 F4F-3 Wildcat qui sont arrivés quelques jours plus tôt en renfort. Comme dans beaucoup d'unité de l'USMC à cette époque, la plupart des pilotes sont des novices ou n'ont aucune expérience de combat. En ce qui concerne la VMF-221, environ 60% des pilotes (y compris ceux qui volent sur Wildcat) viennent de sortir des écoles de chasse après avoir eu une fin de formation quelque peu accelérée suite au vent de panique qui a suivi l'attaque de Pearl Harbor.

[28] Nous invitons nos lecteurs à lire le hors-série N° 2 d'Aéro-Journal de juillet 2001 pour de plus amples informations sur cette bataille.

Les Japonais attaquent le 4 juin 1942. Dès l'annonce de l'arrivée des avions japonais, tout ce qui est en état de vol sur l'île de Midway décolle. La VMF-221 prend l'air vers 6 heures avec 20 F2A-3 Buffalo et 6 F4F-3 Wildcat répartis en cinq sections qui se dirigent aussitôt vers leur zone de patrouille respective.

À 06h15, le *Major* Parks, en patrouille avec sa section de Buffalo à 4 000 mètres, supporte le premier choc. Il plonge sur l'impressionnante formation japonaise, conduite par le lieutenant de vaisseau J. Tomonaga. La surprise ne joue pas longtemps en sa faveur. Le lieutenant de vaisseau M. Suganami grimpe à sa rencontre avec ses « Zero » et un terrible combat s'engage. De la section de Parks, il n'y aura qu'un seul survivant, le *2nd Lieutenant* Charles S. Hughes à bord du F2A-3 01552.

La deuxième section subit aussi de lourdes pertes. Seuls deux pilotes sur six, les *Captains* Philip R. White et Herbert T. Merrill en réchappent, même si Merrill a été blessé au cours de ce combat et a dû évacuer son appareil. Le rapport de combat de White donne quelques précisions intéressantes :

« *À 6h00, le 4 juin, j'ai décollé dans un F2A-3, BuAer 01568, le* Captain *Daniel J. Hennesy menant notre section. Il monta à 12 000 pieds et se mit en attente pendant deux ou trois minutes et le contact avec les formations ennemies fut établi. Le* Captain *Hennessy nous emmena dans une attaque sur les bombardiers. Il y avait trois formations de neuf avions. Après ma première passe, j'ai perdu mon ailier et le reste de la section. J'ai fait une chandelle et effectué une deuxième passe par-dessus et sur le côté. Au moment où j'ai commencé ma troisième passe, j'ai vu un "*Zero*" monter dans ma queue très rapidement. J'ai poussé le manche vers l'avant aussi fort que j'ai pu et me suis retrouvé dans un piqué très prononcé. Quand j'ai effectué ma ressource, le "*Zero*" avait disparu.*

« *J'ai repris de l'altitude et j'ai reçu un message radio me disant qu'il y avait un avion ennemi qui était en train de quitter la zone. J'ai fini par le repérer et j'ai effectué une passe sur le côté et par-dessus. Après quoi, je l'ai vu onduler un instant, puis basculer lentement sur sa gauche vers la mer. Il était environ à 1 000 pieds quand j'ai attaqué et je crois que j'ai touché le pilote.* »

P.R. White vient de descendre un Aichi « Val » et il continue son combat. Il endommage un autre « Val » et retourne à la base. La troisième section qui est partie avec six F2A et un F4F s'en sort à peine mieux avec trois pilotes tués ou portés disparus; parmi les survivants deux sont blessés. Le *Captain* Kirk Armistead, chef de la troisième section, relate son combat :

« *J'ai fait grimper ma section à 5 000 pieds et à ce moment la base m'a donné l'instruction de grimper à 12 000 pieds et de mettre le cap au 310. J'ai ensuite reçu l'instruction de virer au 320 et vers 06h20 j'ai entendu le Capt. Carey transmettre un* "taiaut", *suivi par* "faucons à altitude 14 soutenus par des chasseurs". *J'ai commencé à grimper et ai aperçu l'ennemi vers 14 000 pieds à une distance de 5 à 7 miles sur ma droite. J'ai aussitôt viré au cap 70 et ai continué à grimper. Je cherchais à me mettre en position au-dessus et en avant de l'ennemi pour arriver du soleil. Cependant, je n'ai pas réussi. J'étais à 17 000*

pieds quand j'ai commencé mon attaque. L'objectif consistait en cinq sections de 5 à 9 avions chacune volant en "V". J'ai estimé cette formation à 30 à 40 bombardiers en piqué Aichi Type 99. J'étais suivi par cinq chasseurs F2A-3 et un chasseur F4F-3, pilote inconnu [2nd Lieutenant Walter W. Swansberger – NDA], *en file indienne.*

*« J'ai fait une approche frontale en piqué accentué et à grande vitesse sur la quatrième section de cinq avions. J'ai vu mes balles incendiaires arroser le leader et les appareils de la branche gauche du "V". J'ai poursuivi mon piqué et, en regardant derrière moi, j'ai vu deux ou trois de ces appareils tomber en flammes. Certains avions de ma section ont concentré leur attaque sur la cinquième section ennemie. Après ma ressource, je suis remonté jusqu'à 14 000 pieds et j'ai repéré un autre groupe du même type d'appareil suivant le précédent. J'ai jeté un regard par-dessus mon épaule et vers 2 000 pieds plus bas et derrière moi, j'ai aperçu trois chasseurs en file indienne en train de grimper vers moi, que j'ai pris pour des appareils de ma propre section. Cependant, ils montaient très vite et selon un angle très prononcé. Quand le premier d'entre eux est arrivé à 500 pieds dessous et derrière moi, j'ai compris qu'il s'agissait d'un chasseur japonais "*Zero*". J'ai donné un violent coup de pied au palonnier, mais j'ai pris trois obus de 20 mm, un dans la mitrailleuse de l'aile droite, un dans le réservoir de l'aile droite et un sur le côté supérieur droit du capot. J'ai aussi pris une vingtaine de 7,7 qui ont arraché le tab de l'aileron et sectionné une portion de l'aileron. J'ai maintenu mon piqué vertical pleins gaz, entraîné en auto-rotation sur ma gauche en raison des dégâts subis à l'aileron. Vers 3 000 pieds, j'ai commencé à redresser et ai réussi à tenir l'appareil stable à une altitude de 500 pieds. »*

Parmi les derniers F2A-3 à décoller se trouvent les deux avions de la quatrième escadrille. Le *2nd Lieutenant* Darrell D. Irwin qui accompagne reviendra seul pour témoigner :

« La sirène a rententi vers 06h00 et le Captain *Curtin et moi avons décollé vers 06h03. J'étais numéro 2 et nous suivions une autre section de Brewster à 14 000 pieds au cap 360. Une vingtaine de miles plus loin, à 6h25, nous avons vu, 2 000 pieds plus bas, deux formations de bombardiers monomoteurs japonais volant en formant un grand "V". Chaque formation comprenait entre 7 à 9 avions. La section de Brewster qui était devant nous fit une attaque par-desssus, le* Captain *Curtin et moi-même avons suivi derrière. Je n'ai jamais revu le* Captain *Curtin, pas plus que les autres pilotes de la première section. Après ma passe, j'ai pu voir l'un des bombardiers en flammes, probablement abattu par l'un des pilotes de la première section. Je suis monté à 16 500 pieds tout en tentant de repérer mon leader. Je m'apprêtais à entamer une nouvelle attaque quand je me suis rendu compte qu'un chasseur japonais se trouvait déjà derrière moi. J'ai immédiatement plongé pour le semer atteignant près de 600 km/h, ne redressant qu'à 3 500 pieds. Le Japonais était toujours là et c'est à ce moment qu'il a fait exploser une grande partie de mon aileron gauche. J'ai piqué de nouveau jusqu'à 500 pieds cette fois et pris le cap d'Eastern Island, car je savais que ne pourrais pas manœuvrer ainsi. Pendant ce temps, le chasseur japonais, aidé par un autre au moins, continuait à me harceler. À chaque fois, il rompait à bout portant et basculait pour se replacer en bonne position. J'étais à pleine puissance, ce qui me permetait d'atteindre une vitesse d'environ de 460 km/h. Leur tir était précis et je pense qu'ils m'ont touché à chaque fois. À quelques reprises j'ai entendu les balles cogner sur les plaques de blindage dans le dos de mon siège qui ne laissait dépasser que mes épaules et plusieurs fois, j'ai baissé la tête le plus bas possible quand les Japonais tiraient sur moi. »*

Darrell Irwin parvient à revenir au terrain alors que celui-ci est l'objet d'une attaque en règle de la part des

Liste des radiations de F2A-3

Date	*BuAer*	*Pilote*	*Unité*
03.10.41	01561	RM1C M.J. McGarrah (†)	Conv.
23.10.41	01577	ACMM F. Wallace	VJ-5
14.11.41	01593	Ens. R. Payne	Miami
05.12.41	01544	AMM1C C. Allard	VF-2
06.12.41	01567	Ens. M.I. Cook jr	VF-3
26.12.41	01529	ACMM H.E. Rutherford	VF-2
29.12.41	01540	Lt (jg) F. Borries	VF-2
02.02.42	01620	Ens. J.B. Welle (†)	Miami
06.02.42	01557	2Lt J.C. Musselman	VMF-211
12.02.42	01527	2Lt C.W. Somers	VMF-221
23.02.42	01574	2Lt J.M. Butler	VMF-211
05.03.42	01573	2Lt E.W. Carter	VMF-212
13.03.42	01581	Ens. A.L. Buck (†)	VF-9
15.03.42	01570	ACOM L.J. Scholten (†)	VJ-5
06.04.42	01572	Lt J. Rogers	VMF-212
25.04.42	01616	Sub-Lt E.S. Erikson (RN)	Miami
22.05.42	01578	Sub-Lt N. Dorman (RN)	Miami
	01586	Sub-Lt J. Lowder (RN)	Miami
30.05.42	01579	Sub-Lt P.J. Flannagan (RN) (†)	Miami
13.06.42	01545	Cad. L.L. Clark	Miami
25.06.42	01597	Sub-Lt P.J.M. Canter (RN)	Miami
30.06.42	01584	Sub-Lt J.V.N. Tuson (RN) (†)	Miami
06.07.42	01606	Ens. H.F. Herbert (†)	Conv.
10.07.42	01595	Ens. D.W. Ingram	Miami
11.08.42	01590	Sub-Lt D.B. McLean (RN) (†)	Miami
15.08.42	01549	Cad. W.O. Reid	Miami
02.09.42	01531	Sub-Lt D.A. Foyle (RN)	Miami
01.10.42	01594	Ens. R.J. Balconi (†)	Miami
12.10.42	01617	Cad. J. Miller	Miami
01.11.42	01576	Sub-Lt H.G. Scott (RN)	Miami
13.11.42	01552	Ens. H.W. Schoellkopf	Miami
24.11.42	01621	Ens. H.A. Sparks (†)	Miami
07.12.42	01564	Ens. J.J. Paskoski	Miami
09.12.42	01610	MID P. Carmichael	Miami
17.12.42	01608	Sub-Lt V.H. Martin	Miami
25.12.42	01605	Ens. R. Laskey	Miami
04.01.43	01602	Ens. H.J. Schroeder	Miami
11.01.43	01547	Ens. R.W. Duncan	Miami
25.01.43	01622	Sub-Lt W.E. Adams	Miami
27.01.43	01604	Ens. H.W. Sturdevant	Miami
07.02.43	01568	Ens. F.E. Daniel (†)	Miami
08.02.43	01546	SSgt J.A. Landis (†)	Miami
09.02.43	01534	Ens. E.T. Joyce	Miami
12.03.43	01599	Ens. G.D. Anderson	Miami
19.03.43	01560	Ens. O.C. Turner (†)	Miami
23.03.43	01607	Ens. M.W. Barrett	Miami
25.03.43	01623	Ens. E.P. Dye	Miami
05.04.43	01523	Ens. H.B. Jr Duff	Miami
	01539	2Lt G.H. Franck	Miami
14.04.43	01533	Ens. R.W. Harrold	Miami
14.05.43	01585	2Lt E.A. Crandall	Miami
06.06.43	01592	2Lt W.R. Duncan	Miami
18.06.43	01615	Ens. W.G. Andrews	Miami
19.06.43	01575	Ens. J. Kelly	Miami
10.07.43	01596	Ens. C.W. Shuler	Miami
12.07.43	01535	Sub-Lt G. Lowden	Miami
12.08.43	01612	TSgt N. Theriault	Miami
06.10.43	01601	Ens. F. Bray	Miami

bombardiers en piqué japonais. Miraculeusement, Irwin s'en sortira avec de simples égratignures.

Le bilan de cette journée est catastrophique. Sur les 20 F2A-3 Buffalo qui ont engagé le combat, pas moins de 14 ont été abattus, faisant un tué (le corps du *2nd Lieutenant* Martin E. Mahannah sera rejeté par la mer quelques jours plus tard), douze disparus, dont le commandant de la VMF-221, et trois blessés. Les pilotes de Brewster n'ont remporté que cinq victoires confirmées.

Le *Captain* Philipp R. White ne peut cacher son amertume dans le compte rendu qu'il dresse après son retour de mission :

« *Le F2A-3 n'est pas un avion de combat. Il est inférieur dans tous les domaines aux avions que nous avons engagés.* [...] *Je crois que tout commandant qui envoie des pilotes au combat à bord d'un F2A-3 peut les considérer comme perdus avant même qu'ils n'aient quitté le sol.* »

Jugement sans appel, mais qui cache une autre réalité. À la lecture des rapports de combat, on peut imaginer que les pilotes de la VMF-221 ont été très tôt séparés les uns des autres, une erreur qui n'a pas pardonné face à des pilotes chevronnés comme ceux de la Marine japonaise de l'époque. L'inexpérience des pilotes est probablement la cause majeure de ce massacre, bien davantage que les défauts intrinsèques du F2A-3. Certes, ce type est nettement inférieur au « Zero », mais quel chasseur allié ne l'est pas en 1942 ?

Aux oubliettes

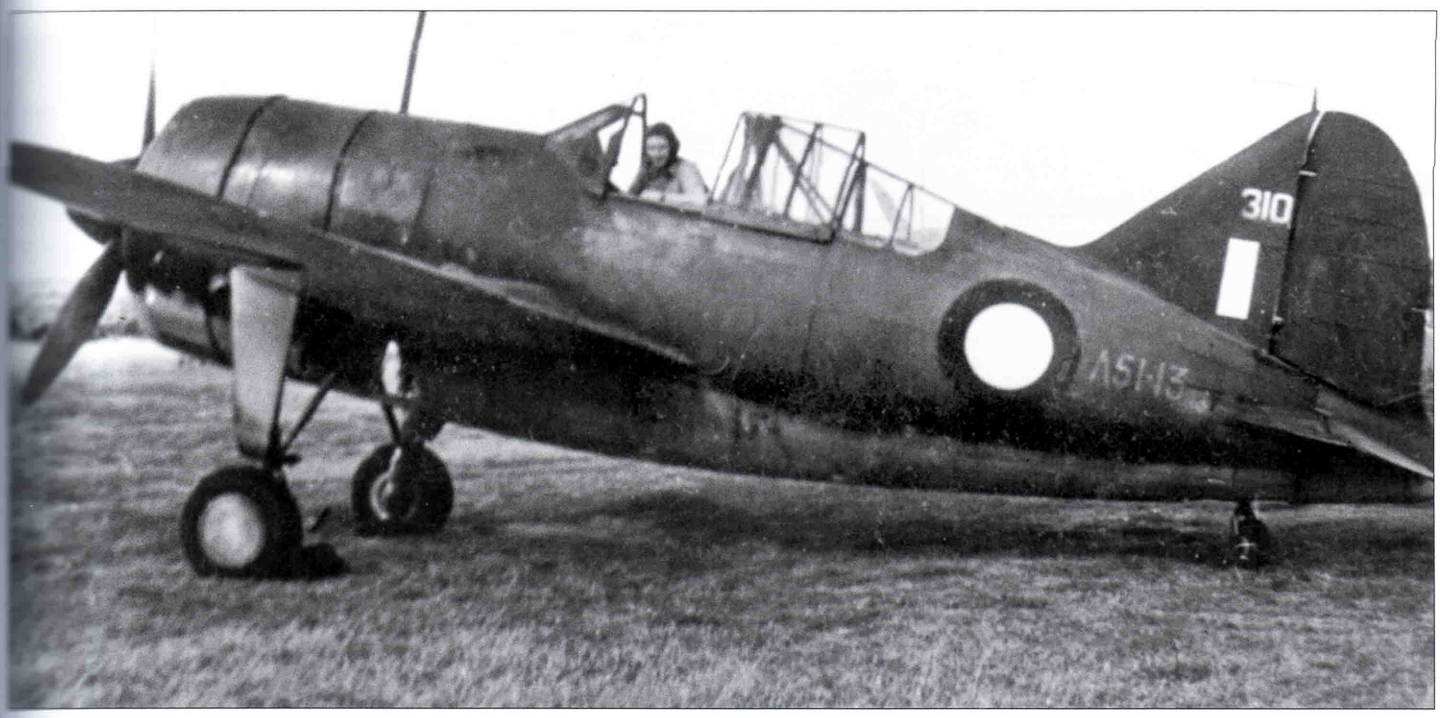
Même si le désastre de Midway ne peut pas être imputé à l'avion seul, le F2A n'a plus la confiance des pilotes de l'USMC. L'état-major ne croit plus aux chances de l'avion non plus. Très rapidement, il prend la décision de retirer définitivement le F2A-3 des premières lignes et d'envoyer les derniers exemplaires à Miami comme avions d'entraînement avancé à la chasse .

Le F2A-3 reste néanmoins encore quelques semaines dans les unités de Marines, le temps qu'elles soient rééquipées. Ce n'est pas avant l'automne 1942 que les F2A-3 arrivent en nombre à Miami. Au moment où les F2A-3 de la VMF-221 se font tailler en pièces à Midway, environ 16 F2A-3 se trouvent déjà à Miami, en renfort des modèles précédents. Leur arrivée est très récente pour la plupart, à l'exception du BuAer 01595, déstocké et envoyé à Miami le 24 janvier, et du BuAer 01594, également déstocké et arrivé le 20 mars. D'autres déstokages ont lieu en avril et en mai et tous les avions de la VF-9 sont envoyés à Miami. À partir du mois de septembre, leur arrivée devient massive après avoir subi pour la plupart une révision générale. Au 31 décembre 1942, ce sont 63 F2A-3 qui ont rejoint Miami. Le BuAer 01609 est le dernier à être déstocké et se retrouve à Miami le 25 janvier 1943. Les BuAer 01516, 01519 qui étaient utilisés pour différents tests seront les derniers à rejoindre cette base en février 1943.

Ces appareils sont intensivement utilisés pendant toute l'année, ce qui implique une casse importante de la part des jeunes pilotes. À la fin de l'année, seuls 18 F2A-3 sont encore présents sur les listes d'inventaire. Ceci est dû non seulement à l'attrition, mais aussi au fait que désormais l'USN peut disposer d'un grand nombre de chasseurs d'entraînement, comme le Wildcat, et peut se débarraser des modèles que les élèves apprécient peu. Le F2A-3, jugé beaucoup trop lourd, sera le premier à partir, bien avant les F2A-2, plus appréciés. Les derniers exemplaires qui servent à Miami y sont retirés au cours du premier trimestre 1944. Ils sont envoyés dans plusieurs dépôts de la marine pour être radiés le 15 mars 1944 (BuAer 01516, 01526, 01532, 01550, 01583, 01580, 01588, 01609, 01611, 01618), mais le 01614, qui sert pour des essais d'armement (canons Hispano de 20 mm dans les ailes), ne le sera que le 17 août 1944 [29].

[29] Brewster avait prévu un développement au F2A-3, le F2A-4, qui aurait dû être équipé d'un habitacle pressurisé et d'une hélice quadripale. Le XF2A-2, BuAer 0451, est ainsi modifié, mais comme l'USN fait savoir qu'il n'y aura pas de prolongement de la production le XF2A-4 est abandonné. Le XF2A-2, remodifié en F2A-2, est envoyé à Miami comme machine d'entraînement.

« The end of the road ». Jugé inapte au combat après la bataille de Midway, le Buffalo se retrouve dans les écoles de chasse ou beaucoup de futurs as se feront les dents sur lui avant de passer sur des machines un peu plus pointues.



BREWSTER 339-23

Dans sa quête d'avions de chasse, la commission d'achat néerlandaise a arrêté son choix, si l'on peut parler de choix, sur le Brewster B-339C & D. Après l'achat de 72 appareils, les Néerlandais parviennent à arracher une deuxième commande de 20 exemplaires, immatriculés B3-167 à B3-186. Cependant, pour être honorée rapidement cette commande comporte un certain nombre de compromis qui se révèleront néfastes à l'avion. En effet, la pénurie de moteur Cyclone oblige les Néerlandais à accepter son remplacement par un modèle moins puissant, ne développant que 950 ch (comme celui du F2A-1). Comble de malheur, le F2A-3 étant en cours de livraison, Brewster propose de construire cette dernière tranche à partir des fuselages allongés du F2A-3 pour gagner du temps; ce sera le Brewster 339-23 [30]. Il va sans dire que le mariage de ce fuselage à un moteur moins puissant va avoir des conséquences particulièrement funestes sur les performances déjà critiques du F2A-3. Pour le reste, le Brewster 339-23 est identique au B-339C & D. Ces avions sont construits après les derniers F2A-3 et livrés entre janvier et mars 1942. Ils clôturent définitivement la chaîne de fabrication du Buffalo, dont au total 509 exemplaires auront été construits.

Liste des Buffalo de la RAAF

Serial	ex-US	ex- NEIAF	Touché le	Rendu le
A51-1	-	B3-171	05.06.42	21.09.43
A51-2	-	B3-175	05.06.42	-
A51-3	-	B3-177	13.06.42	25.06.43
A51-4	-	B3-184	15.06.42	-
A51-5	-	B3-185	06.06.42	-
A51-6	-	B3-186	06.06.42	-
A51-7	301	B3-182	14.08.42	25.06.43
A51-8	302	B3-181	14.08.42	25.06.43
A51-9	307	B3-176	14.08.42	14.01.44
A51-10	305	B3-178	14.08.42	09.07.43
A51-11	308	B3-179	14.08.42	25.06.43
A51-12	309	B3-168	14.08.42	25.06.43
A51-13	310	B3-167	14.08.42	08.07.43
A51-14	311	B3-174	14.08.42	25.06.43
A51-15	315	B3-183	14.08.42	25.06.43
A51-16	303	?	14.08.42	05.11.43
A51-17	306	?	14.08.42	21.09.43

L'Australie, autre utilisateur involontaire

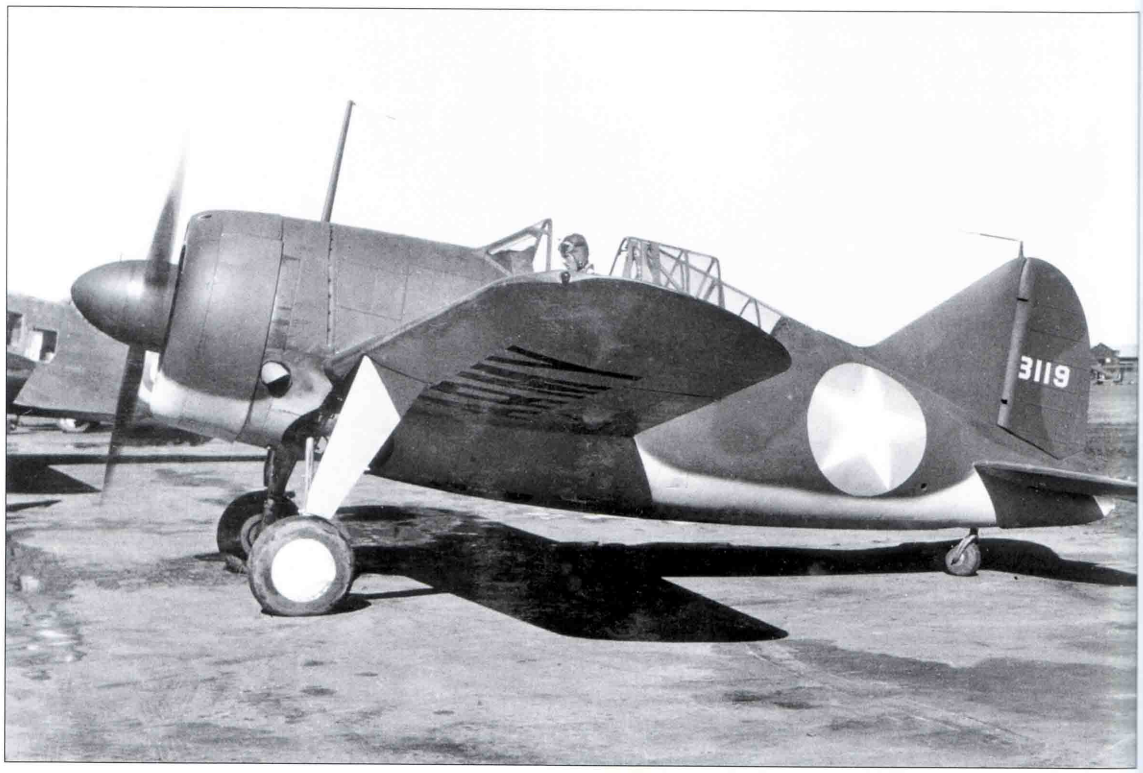
Ces appareils, plus le B-339D (B3-119) qui était resté aux États-Unis pour différents essais, sont en route vers les Indes néerlandaises quand ces dernières capitulent au début de mars 1942. Les quatre cargos qui les transportent, les *Tabian*, *Mapia*, *Sloterdijk* et *Tjibesar*, sont déroutés sur l'Australie. Ils y accostent entre le 9 mars et le 10 avril 1942. Les avions sont débarqués et pris en charge par le personnel de la 5th *Air Force*. Toutefois, parce qu'il manque quelques pièces et aussi parce qu'aucune affectation n'est prévue, les avions ne sont remontés que lentement. Ils reçoivent les cocardes américaines et un matricule fantaisiste dont l'origine n'a pas été déterminée avec précision.

À cette époque, les Australiens recherchent désepérement des avions de combat pour s'opposer à une possible invasion japonaise. La Grande-Bretagne, en proie à de sévères difficultés, ne pouvant pas être d'un grand secours dans l'immédiat, les Australiens se tournent vers les Américains qui leur ouvrent leurs dépôts; cependant, il faut bien avouer qu'ils sont alors assez pauvres. Les Australiens arrivent à arracher aux Américains quelques Bell P-39 (voir AJ n° 25) et quelques Republic P-43 (voir AJ n° 34). En revanche, ils parviennent à obtenir la plus grande partie du lot de Buffalo.

Au total 17 Buffalo vont être pris en compte à partir de

La plupart des Buffalo de la RAAF portent la double codification australienne et américaine, ce qui n'est pas autorisé par les lois internationales qui stipulent que l'appartenance à une nation belligérante doit être claire.
Ici, un avion du N° 25 *Squadron* qui défend l'Australie occidentale.
(Col J. Grant)

[30] Pour des raisons mal élucidées, Brewster change de système de codification pour ses appareils et abandonne celui qui identifiait ses clients par des lettres pour des chiffres.



Dès leur arrivée en Australie, les Buffalo hollandais sont pris en compte par les Américains et reçoivent l'étoile blanche. Certains iront rejoindre la RAAF, d'autres, comme ce B-339D, resteront avec l'AAF. (AWM nég. AC0026)

juin 1942 au N° 1 *Air Depot* de Laverton. Dans la nomenclature de la RAAF, ils reçoivent les numéros A51-1 à A51-17. Pouvant être équipés d'un matériel photographique, les six premiers exemplaires sont naturellement pris en compte par la N° 1 PRU basé à Coomalie au sud de Darwin, qui vole aussi sur Lancer et Lightning (voir AJ n° 23). La casse y est sévère, car pas moins de trois Buffalo sont perdus sur accident. Le A52-4 est perdu trois jours après son arrivée suite à la rupture de son train. L'avion n'est pas réparé et sert de stock de rechanges pour les autres avions. Le 8 juillet 1942, c'est au tour du A51-2 qui s'écrase au sud de Tallahook avec son pilote, le *Flight Lieutenant* R.H. Winter, puis le A51-5, le 25 septembre, tuant son pilote, le *Sergeant* J. Austin. Une quatrième machine, le A51-6, est détruite au sol par les Japonais lors d'un raid aérien le 26 août 1942 sur Darwin. Les deux derniers Buffalo (A51-16 et 17) sont stockés et ne seront jamais introduits en unité.

En revanche, les neuf avions intermédiaires sont envoyés à Perth et pris en compte le 14 août 1942 par le N° 25 *Squadron* « City of Perth » commandé le *Squadron Leader* F. Williams. Cette unité vole alors sur Wirraway. Les avions arrivent toujours en caisses, mais les mécaniciens s'empresse de les remonter. Il faut préciser qu'à l'époque, les Buffalo constituent la seule force de défense aérienne de toute la province d'Australie occidentale, et le besoin est urgent ! Cependant, les pilotes ont du mal à comprendre les instruments de bord, toujours écrits en néerlandais et calibrés dans le « maudit » système métrique. Le problème sera résolu quand les traductions et équivalences seront par la suite appliquées. Seul huit avions sont affectés au *Fighter Flight*, détaché sur le terrain (de golf !) de Dunreath. Le A51-13 est utilisé comme stock de pièces détachées. Le choix de cet avion est manifestement dû à son numéro, superstition oblige ! Mais les Buffalo restent peu de temps au N° 25 *Squadron* car le manque de rechanges finit par avoir raison des pilotes les plus acharnés. Au début de mai 1943, les avions sont immobilisés. Pendant son séjour au « City of Perth », le Buffalo aura laissé un assez bon souvenir.

Les Buffalo sont cédés au N° 85 *Squadron* à la fin de février 1943 lors de la création de cette unité à Guildford (Australie occidentale), sous la responsabilité du *Squadron Leader* C.N. Daley. Ils partent pour le terrain de Dunreath, mais le Buffalo n'est qu'un avion de transition en attendant l'arrivée du CAC Boomerang, prévue pour la fin avril. Les Boomerang sont pris en compte à partir du 30 avril et les derniers Buffalo quittent le *Squadron* le 14 mai après avoir réalisé environ 140 heures de vol. Les Buffalo doivent être transférés à la N° 2 *Flying School* mais cet ordre est annulé et les avions stockés puis mis à la disposition de la 5th *Air Force* entre le

Le Buffalo avait tendance à se mettre en pylone assez facilement, surtout après un freinage un trop trop sec. Les pilotes australiens se feront aussi surprendre. (Col. J. Grant)

Alignement des Buffalo du N° 25 *Squadron* peu après leur arrivée à Perth en 1942. Certains portent encore la cocarde à trois couleurs, mais cela ne durera pas. (Col. J. Grant)

25 juin 1943 et le 31 août 1943. Ils seront restitués petit à petit, le dernier, le A51-9, le 14 janvier 1944.

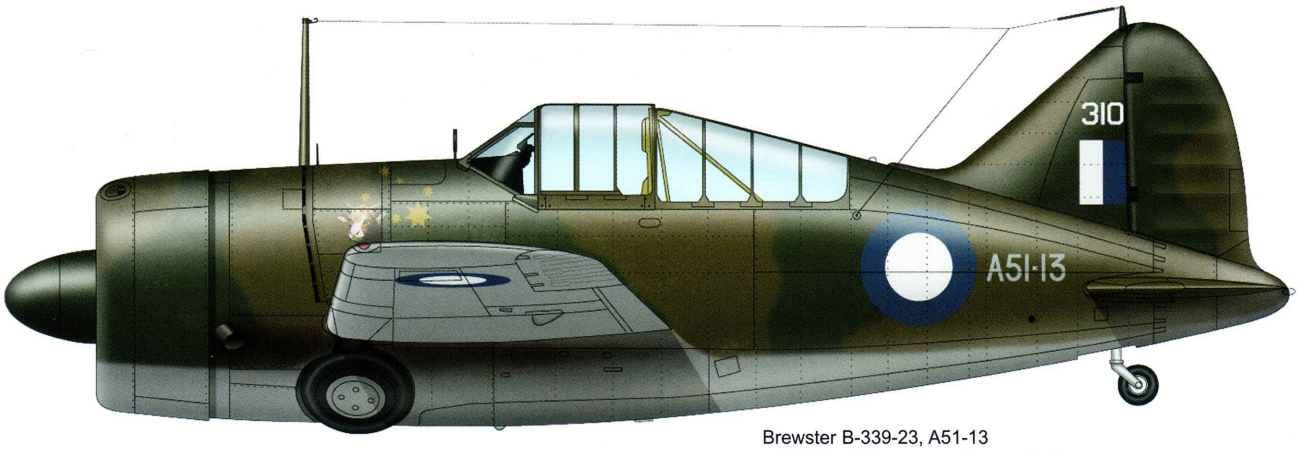
Quant à l'utilisation par les Américains des avions rétrocédés et des quatre avions qu'ils avaient gardés, elle n'est pas connue avec certitude. Ce sont des avions qui ont été pris en compte au niveau local. Aucune fiche individuelle de suivi n'a été retrouvée à ce jour et il est possible que personne aux États-Unis n'ait été informé que l'AAF possédait des Buffalo. Quoi qu'il en soit, il est probable que leur utilisation a été limitée à quelques vols de liaison avant qu'ils soient ferraillés, vraisemblablement en 1944. Car, comme pour tous les Buffalo qui demeurent en état de vol en 1944, le problème majeur reste les pièces de rechanges dont la fabrication a été arrêtée, ce qui signe de toute manière leur condamnation.

Résumé de la production des Brewster Buffalo

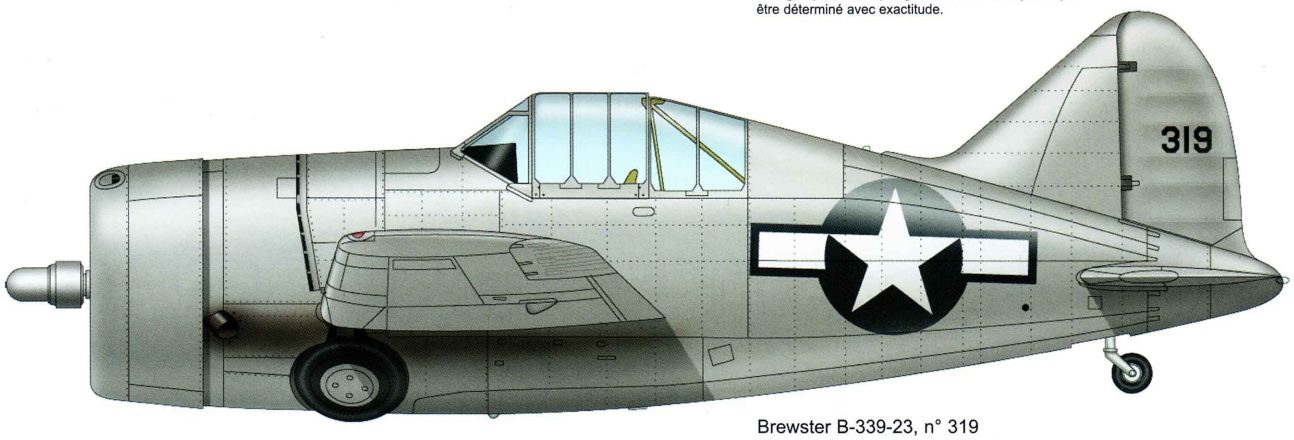
Version	*Pays*	*Quantité*
XF2A-1	USA	1
F2A-1	USA	11
(Modèle 239)	Finlande	44
F2A-2	USA	43
(Modèle 339B)	Belgique	40
(Modèle 339E)	Grande-Bretagne	170
(Modèle 339C)	Indes néerlandaises	24
(Modèle 339D)	Indes néerlandaises	48
F2A-3	USA	108
(Modèle 339-23)	Indes néerlandaises	20
Total		**509**

Répartition par année
1938 (1), 1939 (11), 1940 (166), 1941 (311), 1942 (20).

N.B. : Les numéros constructeurs n'ont pas toujours été distribués par ordre séquentiel.



Brewster B-339-23, A51-13
N° 25 RAAF *Squadron*, Perth, 1942.
L'insigne personnel qui figure devant le cockpit n'a pu être déterminé avec exactitude.

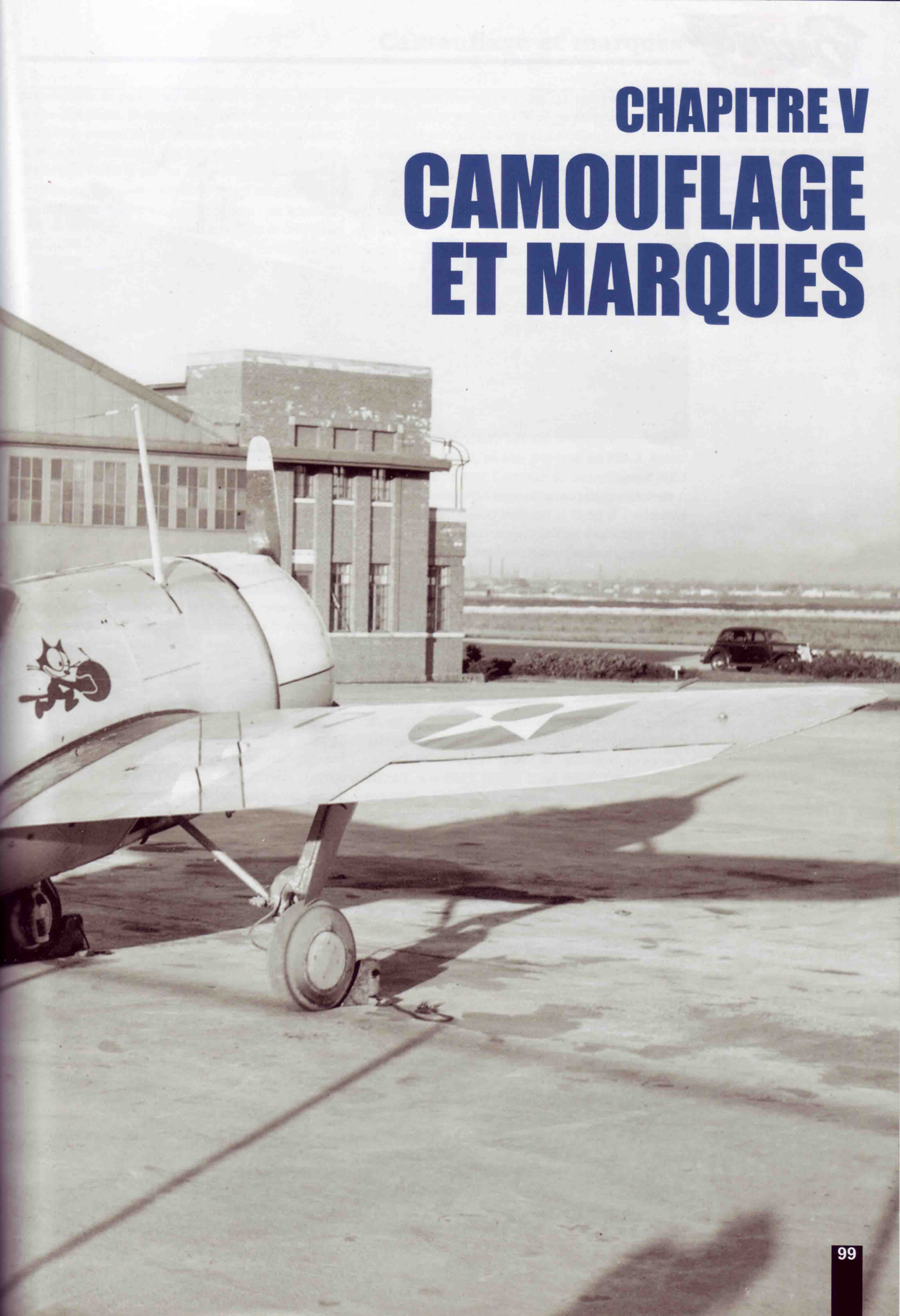


Brewster B-339-23, n° 319
Utilisé comme avion de servitude par la 5th AF en Australie en 1944.

© P-A. Tilley - 2004

AIR CORPS
U.S. ARMY
F2A-1
1389
U.S.NAVY
3-F-17

CHAPITRE V
CAMOUFLAGE ET MARQUES



Alignement de F2A-2 à Miami en 1941. Peints de manière réglementaire, ils portent aussi les chiffres noirs que l'on retrouve sur les avions utilisés pour l'entraînement avancé. Ceux-ci deviendront blancs lors de l'introduction des camouflages.

L'US Navy

À son entrée en service, le Brewster F2A porte les marques instaurées à la fin de la Première Guerre mondiale et qui ont été modifiées à plusieurs reprises depuis.

Le fuselage en métal naturel (ou peint en aluminum pour les avions entoilés) remonte à juin 1919, à l'époque où un camouflage n'est plus jugé nécéssaire. Pour les ailes, l'USN a adopté en mai 1925 la couleur jaune pour les extrados dans le but de rendre les avions plus repérables du ciel en cas d'atterrisage forcé. Ce schéma restera en vigueur jusqu'en février 1941.

Juste avant la Seconde Guerre mondiale, l'US Navy convoque le *Lieutenant* McClelland Barclay, officier de réserve de la marine américaine, mais aussi artiste réputé, pour envisager la possibilité de réaliser toute une gamme d'essais de camouflage en vue de remplacer les couleurs trop voyantes utilisées par la Marine américaine. Barclay semble être la personne la mieux placée pour exécuter ce travail. Peintre renommé, il a déjà réalisé plusieurs affiches de propagande efficaces pendant la Première Guerre mondiale et a aussi publié quelques dessins dans des magazines très connus de l'entre-deux-guerres. Par la suite, il a même proposé des schémas de camouflage pour le moins originaux pour les navires de combat de l'USN.

Après avoir entendu les exigences de ses interlocuteurs, Barclay est invité à proposer des schémas de camouflage qui seront testés dans des conditions de combat simulées.

En janvier 1940, ses projets sont prêts et Barclay propose « *une batterie de schémas faisant appel à des lignes fuyantes utilisant des angles obliques et qui finissent par converger et mourir sur des points qui sont différents des points naturels créés par la silhouette de l'avion.* » Le but est justement de casser la silhouette de l'avion et pour cela, Barclay fait appel à des lignes tranchantes, des formes géométriques plus rectangulaires et des motifs arrondis. Les surfaces supérieures sont peintes en bleu foncé et en gris foncé, les cotés en bleu et gris et les surfaces inférieures en bleu brillant et blanc. Chaque demi-voilure et chaque côté du fuselage sont peints selon un schéma différent. Le commandant du groupe aéronaval de l'USS *Saratoga*, des officiers des VS-2, VB-2 et VF-3, ainsi qu'un des officiers d'appontage du porte-avions, sont désignés pour participer aux tests. Ce comité se réunit pour la première fois le 4 août 1940 et décide de commencer tout de suite avec quatre types d'avions différents pour juger de l'efficacité des camouflages.

Neuf avions de différentes catégories sont peints selon les plans de Barclay et chacun reçoit un schéma différent Deux Brewster F2A-1 sont choisis pour mener l'expérience pour la catégorie des chasseurs. Tous reçoivent une peinture lavable à l'eau sans insigne d'unité ou code tactique et les cocardes américaines sont également retirées. Quand les avions ne sont pas embarqués, ils stationnent sur la base navale de North Island en Californie. Les essais en mer sont réalisés à partir de l'USS *Saratoga*. Les avions volent à plusieurs reprises à chaque fois dans des conditions de lumière différentes. Des combats simulés sont organisés entre les avions eux-mêmes, mais aussi contre le porte-avions et en particulier contre les servants de DCA.

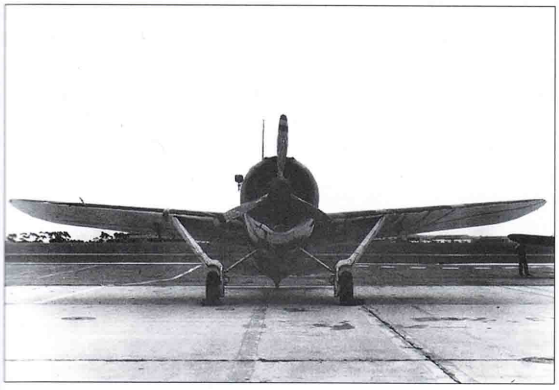
Une fois les essais achevés, les opinions des participants sont recueillies et les rapports qui en découlent apportent leur lot de surprises. Avec le soleil derrière eux, les avions dotés de ce nouveau camouflage sont plus faciles à voir que les autres avions à camouflage standard, mais sur des nuages plutôt sombres, comme des nuages orageux ou sur la mer (voire la terre), ils deviennent nettement plus difficiles à distinguer. De plus, les bandes qu'ils portent créent une certaine confusion optique pour ceux qui utilisent des télémètres, ce qui peut apparaître comme un point positif. En revanche, pendant les essais embarqués, quelques officiers d'appontages (*Landing Deck Officer*) rencontrent des problèmes pour visualiser la position exacte de l'avion par rapport au pont, ce qui est primordial pour un avion embarqué. Mais avec la pratique, il semble que cet handicap aurait pu être surmonté.

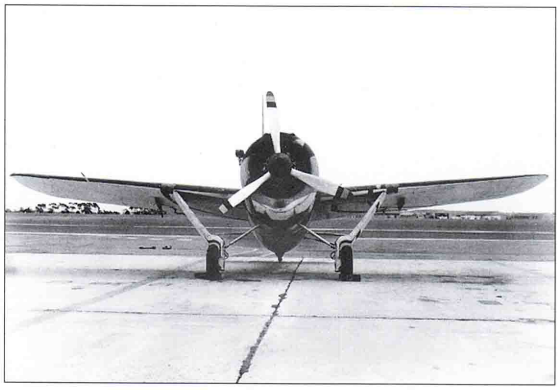
Cependant, là où l'efficacité du camouflage est loin d'être probante, c'est dans les simulations de combat, car il semble que ces nouveaux schémas n'ont qu'un impact négligeable sur les pilotes « adverses ». Les aviateurs et les artilleurs expliquent que si le nouveau camouflage est efficace quand les avions se trouvent au loin, il ne leur pose

pas vraiment de problèmes au fur et à mesure que les avions approchent. Ils ajoutent qu'il est de moins en moins possible de tromper un œil entraîné. Tout aussi intéressant, mais un peu anecdotique il est vrai, est le fait que la plupart des avions capturés par les ciné-mitrailleuses lors des combats aériens simulés ont été des avions camouflés ! Les acteurs de cette expérience, qui ont été gênés par le camouflage au début, ont bien insisté sur la brièveté de cette gêne. Quand la commission rend son dossier, il est évident que les nouveaux schémas de camouflages, aussi esthétiques soient-ils, ne sont pas aussi efficaces qu'on aurait pu l'espérer. Sauf en de rares occasions, ces appareils ont été plus voyants qu'avant. En conséquence la commission en déduit que le futur camouflage des avions de l'USN devrait comporter une couleur non réfléchissante, comme la couleur argent/aluminium, le gris, le bleu ou le vert. Des recommandations sont formulées pour que des essais soient entrepris dans les plus brefs délais avec ces couleurs.

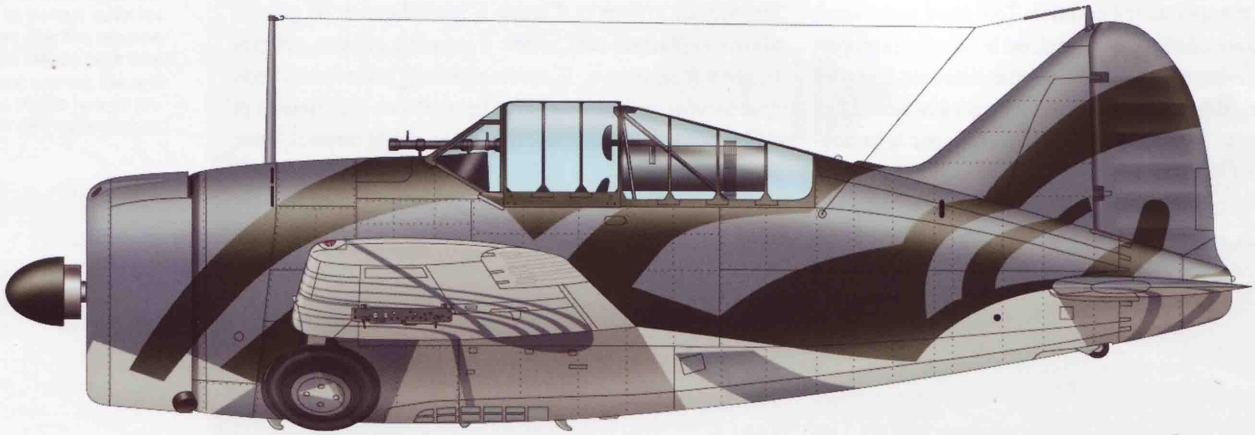
Le 8 novembre 1940, après consultations auprès de plusieurs officiers de la Marine de haut rang, l'amiral Halsey recommande que le jaune brillant qui recouvre les ailes, ainsi que les chevrons qui sont peints sur les extrados, soient supprimés. Il en va de même pour les insignes de groupe et d'unité. L'identification du groupe aérien embarqué sera réduit à un petit insigne géométrique sur la dérive. Il recommande d'utiliser le « *non spectacular sea green* » pour les surfaces supérieures et de laisser les surfaces inférieures en métal naturel. Pour les avions destinés à opérer de nuit, ces surfaces inférieures pourront être peintes en noir. Dès décembre, les avions de l'USN commencent à être repeints entièrement en gris clair (*light grey*). Tous les F2A sont donc repeints à partir du printemps 1941, ainsi que les tout premiers F2A-3.

Cependant, le 13 octobre 1941, le *light grey* céde la place au gris-bleu (*blue grey*), jugé plus efficace au-dessus de l'eau. C'est avec ce camouflage que la plupart des F2A-3 sortent d'usine. Quand le Buffalo sera relégué dans les unités d'entraînement de Miami, ils garderont leurs couleurs d'origine, c'est à dire soit le *light grey*, généralement pour les F2A-2, ou *blue grey* pour les F2A-3. Étant loin de la zone de front, l'entretien du camouflage est jugé superflu et n'est que rarement remplacé au cours des main-



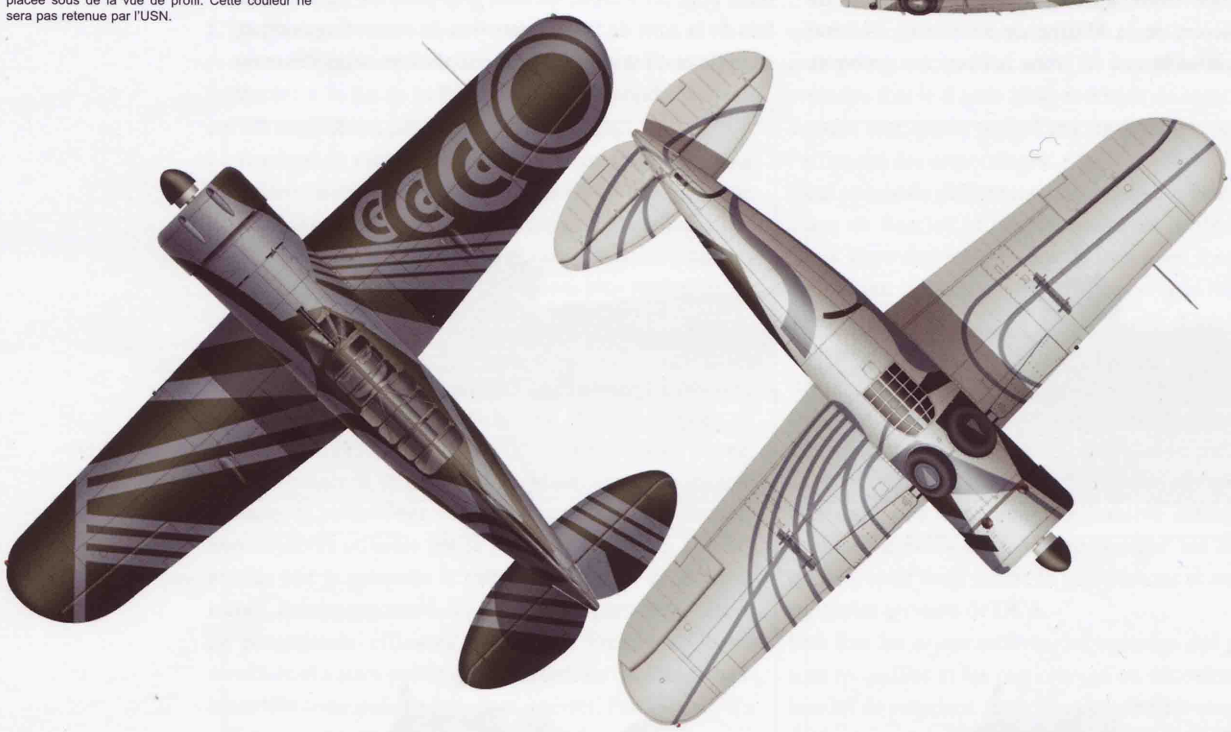


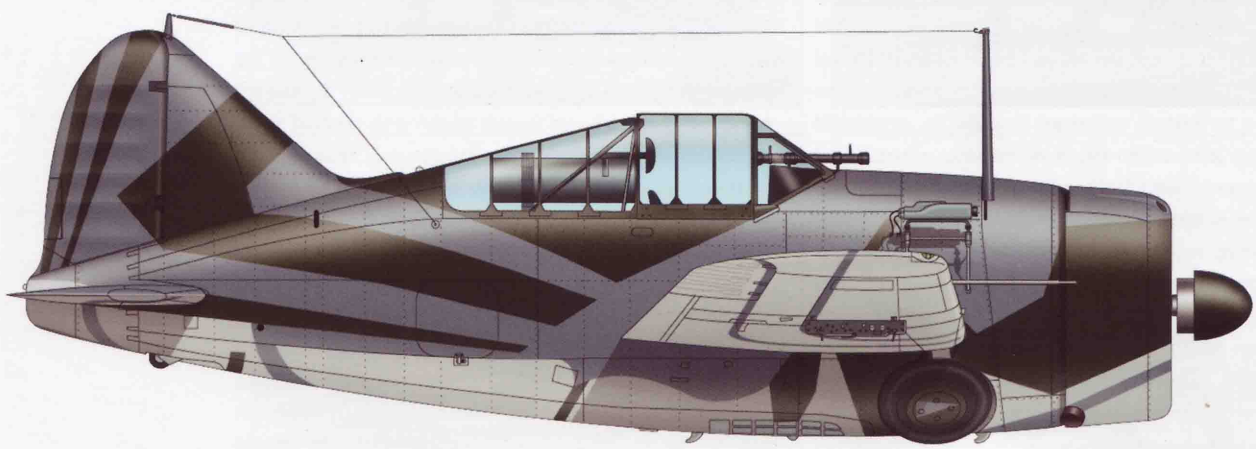
Les schémas expérimentaux n° 1 et n° 2 de l'USN.



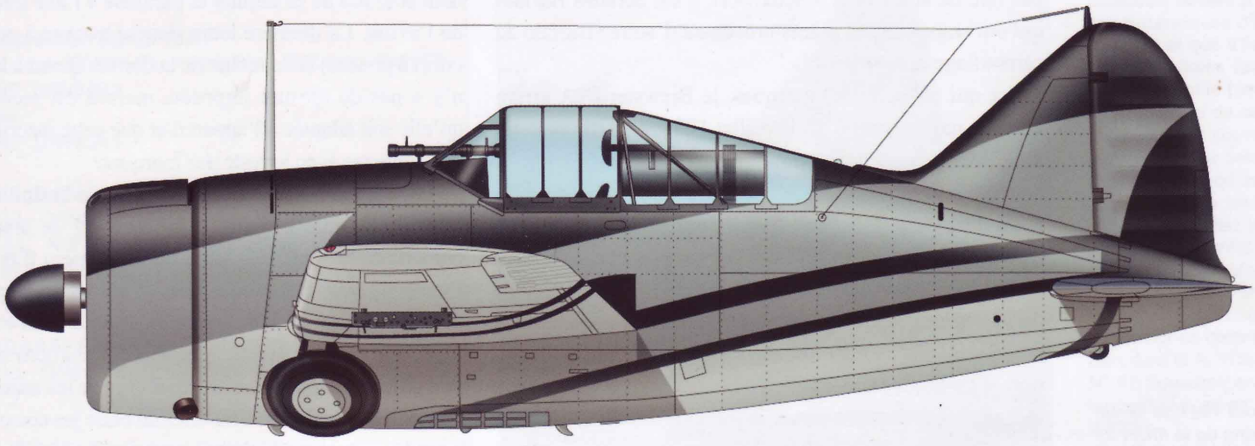
Brewster F2A-1 portant le schéma 1 expérimental de l'USN, North Island, septembre 1940.

Une autre intérprétation du « vert bouteille » a été placée sous de la vue de profil. Cette couleur ne sera pas retenue par l'USN.

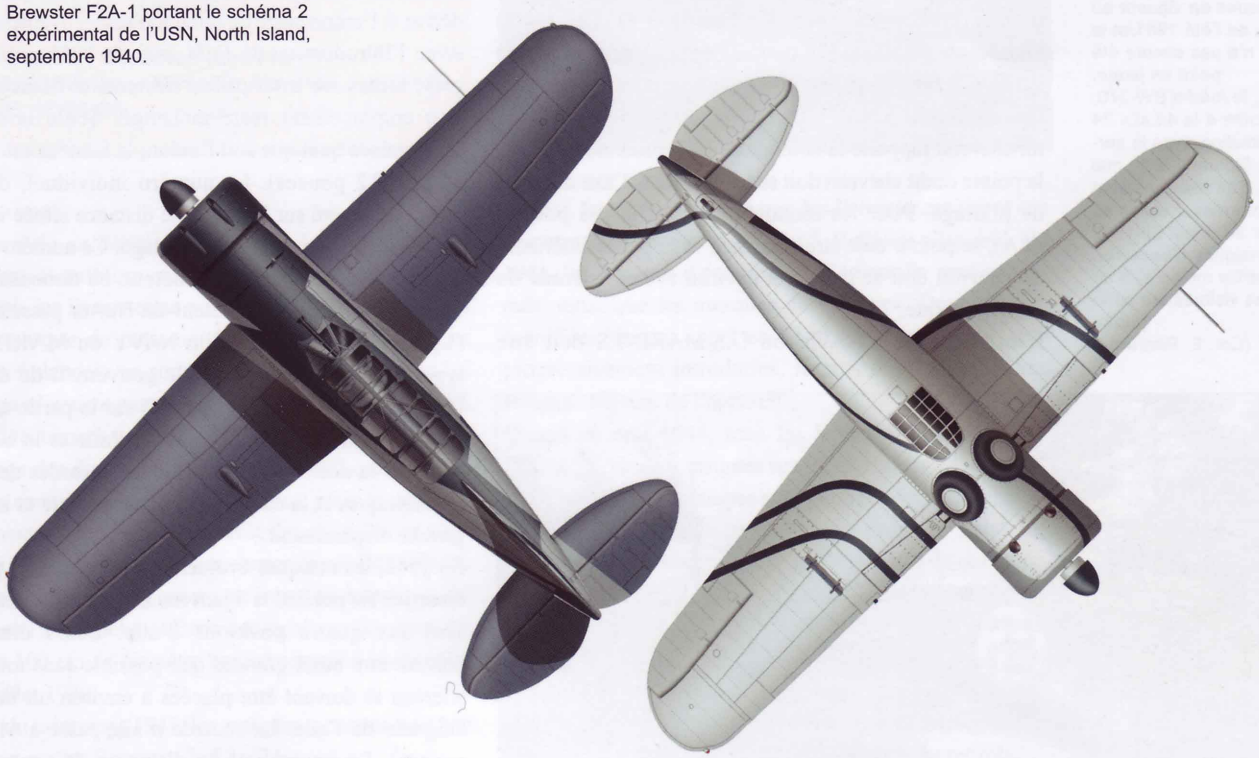


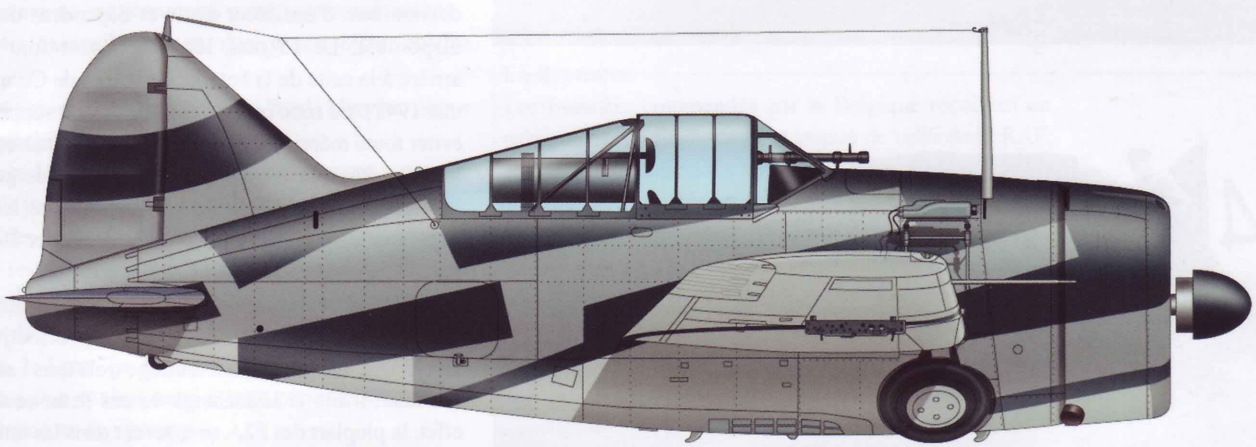


© P-A. Tilley - 2004



Brewster F2A-1 portant le schéma 2 expérimental de l'USN, North Island, septembre 1940.





© P-A. Tilley - 2004

tenances périodiques. Au bout de quelques mois, il n'est pas rare de voir l'effet « patchwork » sur certains Buffalo qui ont emprunté des pièces provenant d'autres Buffalo au camouflage différent.

En ce qui concerne les marques, le Brewster F2A arrive après la réoganisation du 1er juillet 1937. À partir de cette date, tous les groupes embarqués sont identifiés par la couleur peinte sur la dérive, c'est à dire jaune pour le USS *Saratoga* (CV-3) et blanc pour l'USS *Lexington* (CV-2) pour ne parler que des portes-avions qui embarqueront le F2A avant 1941. Le 8 octobre 1940, le bureau de la marine publie une nouvelle directive, sous le nom de SR-2B, qui entérine les dispositions alors en application. Les couleurs identifiant les portes-avions restent inchangées et le code identifiant les différents avions au sein d'un même flottille clarifié.

Chaque avion est identifié par l'anneau du capot moteur (voir la représentation des 18 avions de la VF-2 en 1940.) Une bande de 50 cm (20 pouces) de couleur est apposée sur le fuselage pour le chef de section juste en avant de l'inscription U.S.NAVY ou U.S.MARINES. Sur les ailes un chevron rappelle la couleur de la section. Si possible, la pointe dudit chevron doit se trouver dans l'axe du poste de pilotage. Pour les monoplans (c'est la cas pour le F2A), la pointe doit être imaginée et la partie intérieure du chevron doit se trouver à environ 5% de la corde du bord d'attaque.

L'inscription U.S.NAVY ou U.S.MARINES doit être peinte de chaque côté du fuselage à mi-chemin entre le haut et le bas de ce dernier et parallèle à l'axe longitudinal de l'avion. La dernière lettre doit se trouver à environ 30 cm (12 pouces) de la racine de la dérive. Quant à la taille, il n'y a pas de mesure imposée, mais il est recommandé qu'elle soit adaptée à l'appareil et que cette inscription soit harmonieuse avec le reste des marques.

Le code d'unité dépend de la mission de la flottille, et les flottilles de chasse ont reçu la lettre « F », précédée du numéro de la flottille et suivi par le numéro d'ordre dans l'unité. Chaque caractère est séparé par un tiret. La couleur de la lettre pour le chef de section dépend de la couleur de fond; elle est soit blanche soit noire. Le numéro individuel doit être aussi apposé sur les ailes et pour les monoplans, à l'extérieur du chevron à mi-chemin entre les cocardes d'ailes et l'emplanture de l'aile.

Le BuAer et le type de l'appareil doivent être peints sur la dérive et l'empennage de direction respectivement.

Avec l'introduction du *light grey* en 1941 puis du *blue grey*, toutes les inscriptions deviennent blanches, mais leur emplacement reste inchangé. Seule la taille est uniformisée quel que soit l'avion; la hauteur est limitée à 30 cm (12 pouces). Le numéro individuel, de même taille, est répété sur l'aile à une distance située à environ la moitié de l'envergure du fuselage. Ce numéro est aussi peint sur l'anneau du capot moteur. Sa dimension est de 10 cm (4 pouces). La hauteur du BuAer passe à 2,5 cm (1 pouce) sous l'inscription NAVY ou MARINES. Le type de l'appareil reste sur le gouvernail de direction. Une cocarde de fuselage apparaît sur la partie arrière du fuselage entre le bord de fuite de l'aile et le bord d'attaque de la dérive. En revanche, les cocardes deviennent asymétriques et la cocarde supérieure droite et inférieure gauche disparaissent.

En 1942, les marques évoluent à nouveau. Une première directive est publiée le 5 janvier. Les cocardes réapparaissent aux quatre positions d'aile. Leurs dimensions doivent être aussi grandes que possible sans toucher les ailerons et doivent être placées à environ un tiers de la longueur de l'aile. La cocarde d'aile passe à 61 cm (24 pouces). Le gouvernail de direction doit recevoir les bandes blanches (sept) et rouges (six) du drapeau américain parallèle à l'axe longitudinal de l'avion. Ces bandes doivent être d'épaisseur égale et dépendent de la place disponible. Le 15 mai, les Américains font machine arrière à la suite de la bataille de la mer de Corail (4 au 8 mai 1942). Le rond rouge des cocardes est supprimé pour éviter toute méprise avec les cocardes japonaises (surtout lors des combats tournoyants), les bandes de gouvernail sont supprimées et les cocardes reprennent les dimensions stipulées dans la circulaire du 26 février 1941 (mais restent au nombre de six).

Les F2A ne vont, semble-t-il, être guère concerné par la circulaire du 5 janvier 1943, SR-2c, (effective au 1er février) qui introduit le camouflage trois tons : *semi-gloss sea blue*, *white* et le mélange de ces deux couleurs. En effet, la pluplart des F2A se trouvent dans les unités d'entraînement ou ne vont pas tarder à y être envoyés sans avoir été repeints. Il n'est même pas sûr que tous les F2A aient reçu les nouvelles cocardes après l'introduction de ces dernières.

Le 26 août 1941, le lieutenant Elfving de la 4/LLv 24 endommage le BW-370. Le Brewster porte bien les marques en vigueur au milieu de l'été 1941 et le capot n'a pas encore été peint en jaune. Plus bas, le même BW-370, toujours à la 4/LeLv 24 prend le bouillon avec le sergent Sipomaa le 1er mai 1943. Ses marques sont conformes à celles en vigueur au début de 1943 avec les insignes d'escadron et d'escadrille même s'ils ne sont pas visibles sur cette photo.
(Col. E. Ritaranta)

Liste des codes connus

N° 67 *Squadron* (code RD):
Singapour : B/W8143, C/W8144, D/8146, E/8150, F/W8190, H/W8191
Birmanie :
B/W8243, D/W8245

N° 243 *Squadron* (code WP) :
B/W8139, C/W8137, G/W8184, H/W8201, K/W8242, M/W8134, N/8142, O/W8147, P/W8181, Q/W8189, R/W8187, S/W8199, V/W8193, W/AN196, X/W8221, Y/W8178

N° 21 (RAAF) *Squadron* (code GA) :
B/AN180, D/AN194, G/W8236, K/AN201, P/W8163, S/AN172

N° 453 (RAAF) *Squadron* (code TD) :
B/W8217, E/W8209, F/W8152, G/W8231, H/W8205, J/AN210, N/W8158, V/AN185

N° 488 (RNZAF) *Squadron* (code NF) :
D/W8192, I/W8150, O/W8138, T/W8168, U/W8198, V/W8185, X/W8186

Les Australiens et tout particulièrement les Néo-Zélandais aiment à rappeler aux Britanniques d'où ils viennent et que s'ils partagent les mêmes valeurs, ils ont une identité bien à eux. Les symboles de ces pays apparraissent souvent comme insigne personnels sur les avions qu'ils pilotent, la fougère et le kiwi étant les plus courant chez les Néo-Zélandais, souvent peints sous le cockpit. Mais parfois on peu retrouver en plus sur le drapeau de la dérive d'autres insignes comme a fait le *Sergeant* G.A. Williams du N° 67 *Squadron* en peignant un petit kiwi rouge sur son W8228.
(Col P. Sortehaug).

La Finlande

À leur arrivée au début de 1940, tous les Brewster sont peints en aluminium naturel. Pendant les vols de convoyage, les Brewster ne portent que des cercles blancs comme marque de nationalité, voire rien du tout. Les svatiskas finlandais ne seront peints qu'au pays. Sur les avions qui n'avaient pas de cercles blancs, le svatiska a été apposé directement sur l'aluminuim. On peut aussi trouver le mélange des deux, comme sur le BW-352 qui porte les cocardes complètes sur et sous les ailes, mais le swatiska uniquement sur le fuselage. La taille des cocardes est standarisée à 72 cm de diamètre aux six positions. En revanche quand le camouflage de guerre est introduit à partir du 30 septembre 1940, quelques Brewster reçoivent des cocardes d'aile de 100 cm de diamètre conformément à la directive du 23 juillet 1940.
À partir du printemps 1941, les marques tactiques font leur apparition sur les Brewster du LLv 24.
1/LLv 24 : casserole et dérive bleues, chiffre blanc.
2/Llv 24 : casserole et dérive noires avec chiffre blanc (quelques avions ont néanmoins porté la casserole noire).
3/Llv 24 : casserole orange, dérive vert olive, chiffre orange.
4/LLv 24 : casserole rouge avec une bande blanche, dérive blanche et chiffre noir.
Le 18 juin 1941, les mécaniciens commencent à peindre une bande jaune sur la partie arrière du fuselage et sur l'extrémité des ailes (1/6 de l'envergure), le dessous du fuselage restant aluminuim. Le matriucle se retrouve ainsi totalement ou partiellement recouvert. Durant la première semaine de juillet, le LLv 24 commençe à peindre son emblème, le Lynx. Le 1er septembre 1941, les capots sont peints en jaune et c'est aussi à cette période qu'apparaissent les marques de victoires.
En avril et mai 1942, les 2/LLv et 4/LLv 24 commencent à apposer leur insigne respectif, l'élan et le balbuzard. Quand la 4/LeLv 24 est dissoute le 15 février 1943, la 2/LeLv 24 reprend les couleurs tactiques qui lui appartenaient.
En mai, les surfaces inférieures des Brewster reçoivent une peinture équivalente au RLM 65 *Hellblau* allemand. En 1944, les insignes d'escadron et d'escadrille sont supprimés, ainsi que les marques de victoires. Des cocardes modifiées, faisant appel au RLM 65 pour le fond, sont progressivement introduites, le plus souvent après une révision majeure de l'appareil.
Quand en mai 1944, tous les Brewster sont remis au HLeLv 26, tous les insignes venant du HLeLv 24 sont effacés. Les numéros tactiques sont portés en jaune à partir du 22 mai 1944, bien que certains soient peints en blanc. Les deux escadrilles se distinguent par la position de ces numéros, la 1/HLelv 26 sur le nez, la 2/HLeLv 26 sous le cockpit. Les casseroles d'hélice sont peintes en noir avec un secteur blanc comme sur les Bf 109 allemands. À partir du 13 juin 1944, le jaune de la partie supérieure du capot est camouflé de nouveau et entre le 4 et 14 septembre 1944, toutes les marques du front de l'Est sont retirées.
Le dernier changement intervient pour les survivants avec l'application de la nouvelle cocarde de 66 cm de diamètre adoptée le 1er avril 1945 .

La Belgique

Les Brewster commandés par la Belgique reçoivent en usine un camouflage standard inspiré de celui de la RAF, soit un camouflage deux tons (marron foncé et vert foncé) pour les parties supérieures et argent pour les parties inférieures. Les cocardes, noires-jaunes-rouges, sont d'une taille équivalente à celles de la RAF, excepté pour les cocardes de fuselage qui sont réduites de moitié.

La RAF et la Royal Navy

Le camouflage des Buffalo Mk. I basés en Extrême-Orient obéit au schéma mis au point par la RAF en 1933, le *Temperate Land Scheme*. Il consiste en l'application de deux couleurs pour le camouflage supérieur : vert foncé (*dark green*) et marron foncé (*dark earth*). Le camouflage suit un dessin précis (*diagram 1160 camouflage scheme*

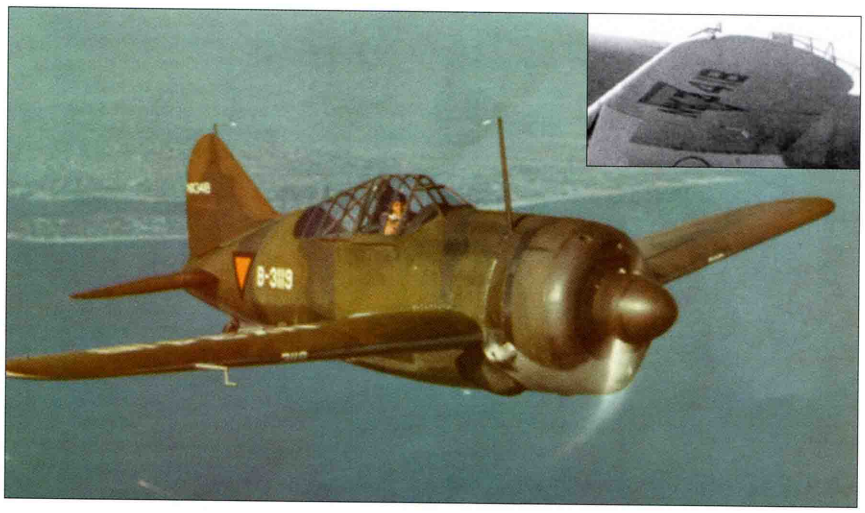


Photo d'époque en couleur montrant le schéma de camouflage du premier B-339D. On distingue aussi l'immatriculation civile provisoire sur l'aile. En médaillon, la même peinte en noire directement sur l'insigne de nationalité.
Le matricule répond au système mis en place dans les années vingt et modifié en août 1940. La lettre « B » a été attribué à Brewster, le « 3 » à la catégorie, soit la chasse. Les deux ou trois derniers chiffres correspondent au numéro d'ordre dans la catégorie .
(Archives Blitz Publications)

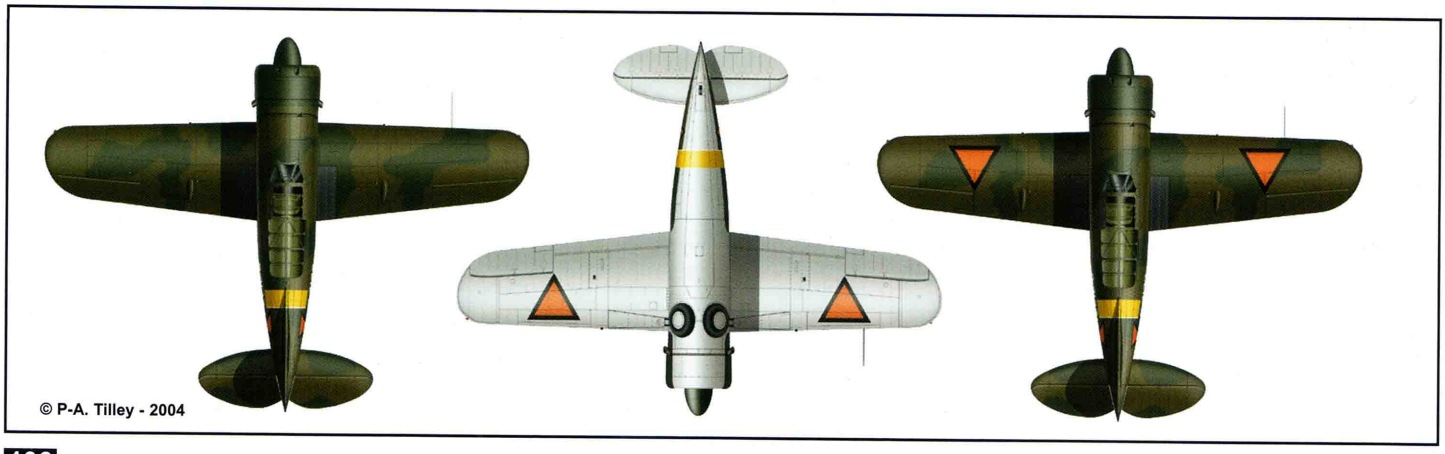
for single engine monoplanes) et varie selon les avions. Il est censé protéger les avions au sol vus du ciel à des altitudes inférieures à 10 000 pieds. En juillet 1941, ce shéma est modifié et devient le *Temperate Land Scheme C3A*.
Les cocardes supérieures sont du modèle à deux couleurs (*B Type*), de 89 cm (35 pouces) pour le bleu et 35,5 cm (14 pouces) pour le rouge. Elles sont placées aux extrémités des ailes. En vis-à-vis, les cocardes inférieures (*A Type*) sont tricolores et la dimension des couleurs est de 89/53,3/18 cm (35/21/7 pouces). Sur le fuselage, la cocarde est soulignée par un cercle jaune (*A1 Type*): les dimensions sont de 89/63,5/43/18 cm (35/25/17/7 pouces).
Les surfaces inférieures sont peintes en *Night* pour l'aile gauche et *Duck Egg Green* pour l'aile droite. Ce camouflage n'est appliqué qu'une fois les avions arrivés en Extrême-Orient et parfois tardivement. En ce qui concerne les casseroles d'hélice, elles sont soit entièrement peintes en *Duck Egg Green*, soit à moitié, selon les avions. Aucune règle n'a pu être établie pour ce dernier point.
Les codes tactiques sont *Medium Sea Grey*. Leur dimension est normalement de 89 cm de haut, mais il semble que le N° 488 *Squadron* ait utilisé des lettres de plus petite taille. Cette dernière unité se distingue aussi par le fait que les deux lettres attribuées à l'escadron sont portées à l'inverse des autres, c'est à dire en avant de la cocarde des deux côtés du fuselage. Les nombreux pilotes australiens et néo-Zélandais ne se sont pas privés de peindre un insigne personnel sur leur avion.
Quant aux Buffalo de la Royal Navy, ils ont été repeints en Grande-Bretagne et diffèrent peu des Buffalo de la RAF, mis à part le camouflage inférieur qui est entièrement *Duck Egg Green*. L'inscription ROYAL NAVY est peinte au-dessus du *serial* sur les quelques Buffalo demeurés en Grande-Bretagne. Les Buffalo qui se trouvent en Égypte gardent le camouflage européen et semblent avoir porté l'inscription ROYAL NAV en plus petits caractères. En contradiction avec les règles de temps de guerre en vigueur, les avions du N° 805 *Squadron* portent l'insigne de l'unité sur l'avant du cockpit, mais aucune lettre individuelle ne semble avoir été portée dans ce pays. En revanche, il semble que les avions basés brièvement en Crète aient porté une lettre en position haute juste derrière la verrière, mais il est probable dans ce cas que l'insigne du 805 n'a pas été peint.

La ML-KNIL

Le camouflage hollandais pour cette région du monde est constitué de deux tons de verts, un vert olive foncé et un vert moyen. Ce schéma a été adopté en août 1940; le dessous est peint en aluminum naturel. Les matricules sont peints en blanc sur le fuselage et sur les bords d'attaque. Les triangles de nationalité orange soulignés en noir ont été adoptés en octobre 1940 et sont uniquement portés sous les ailes et sur le fuselage. En ce qui concerne ses dimensions, le triangle doit s'inscire dans une cocarde anglaise de 89 cm (35 pouces). À la fin de février 1942, le triangle est abandonné au profit du drapeau des Pays-Bas qui est peint aux six positions habituelles (proportions 5 pour 3). Les matricules sont peints en blanc en usine à la fois sur le fuselage et sur les bords d'attaque des ailes.
À partir de juillet 1941, à la suite de la réorganisation des escdarons de chasse, qui passent de quatre patrouilles de trois avions à trois de quatre, une combinaison de couleurs de bande de fuselage et de casserole d'hélice permet de distinguer chaque patrouille. Les insignes d'escadrons sont peu connus (probablement inexistants pour certains), à part le rhinocéros du 2-VlG-V.

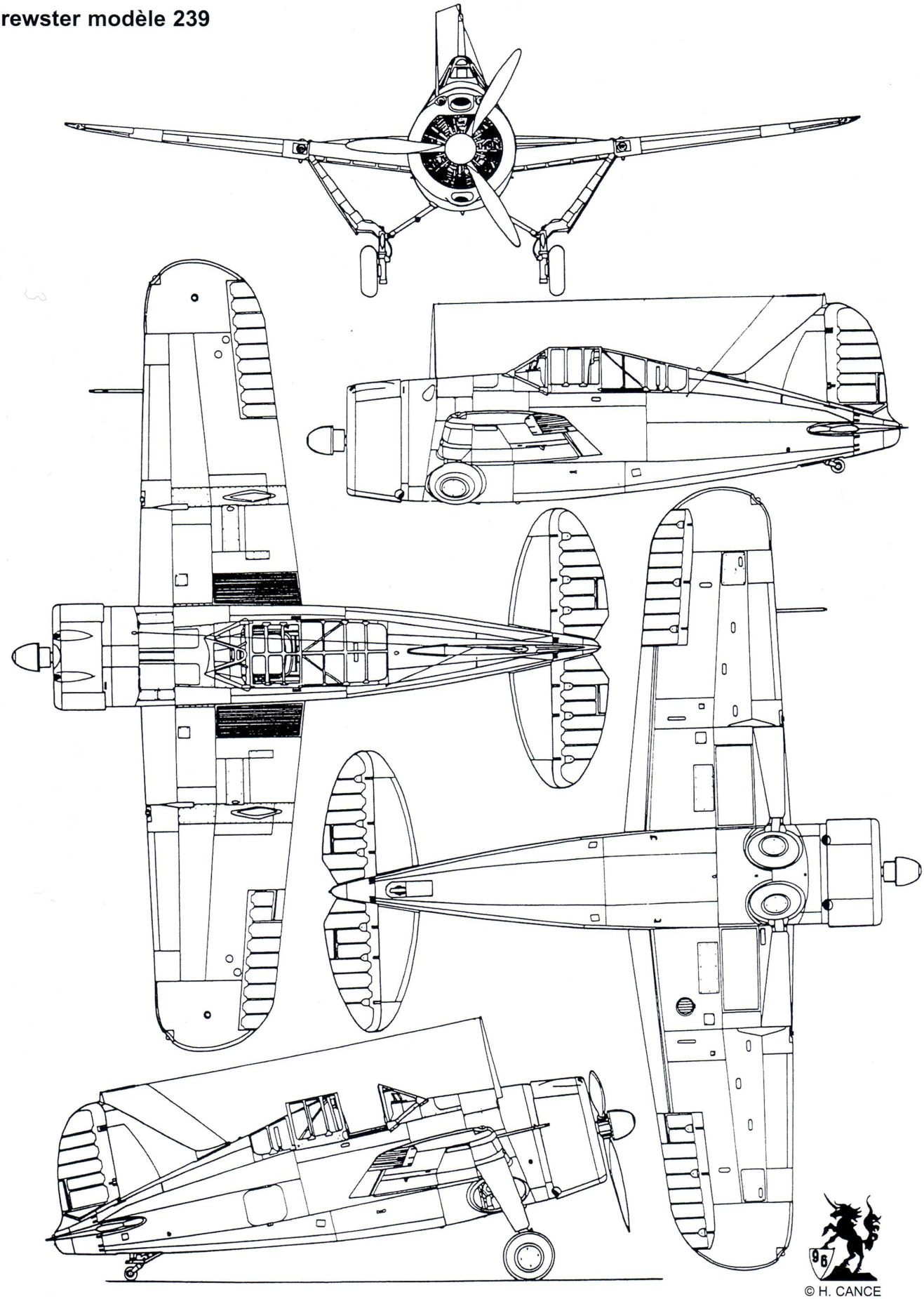
La RAAF

Les Buffalo australiens qui sont d'origine néerlandaises gardent le camouflage d'origine. Seuls les cocardes et les matricules de la RAAF donnent l'identité du pilote. Il semble qu'aucun Buffalo australien n'ait porté un code d'escadron. En revanche, beaucoup ont porté un insigne personnel, en particulier au sein du N° 25 RAAF *Squadron*.



Vues en plan des Buffalo de la ML-KNIL.
Les triangles oranges étaient portés quand les Buffalo se déplaçaient en dehors du territoire des Indes néerlandaises pour se conformer aux règles internationales en vigueur.

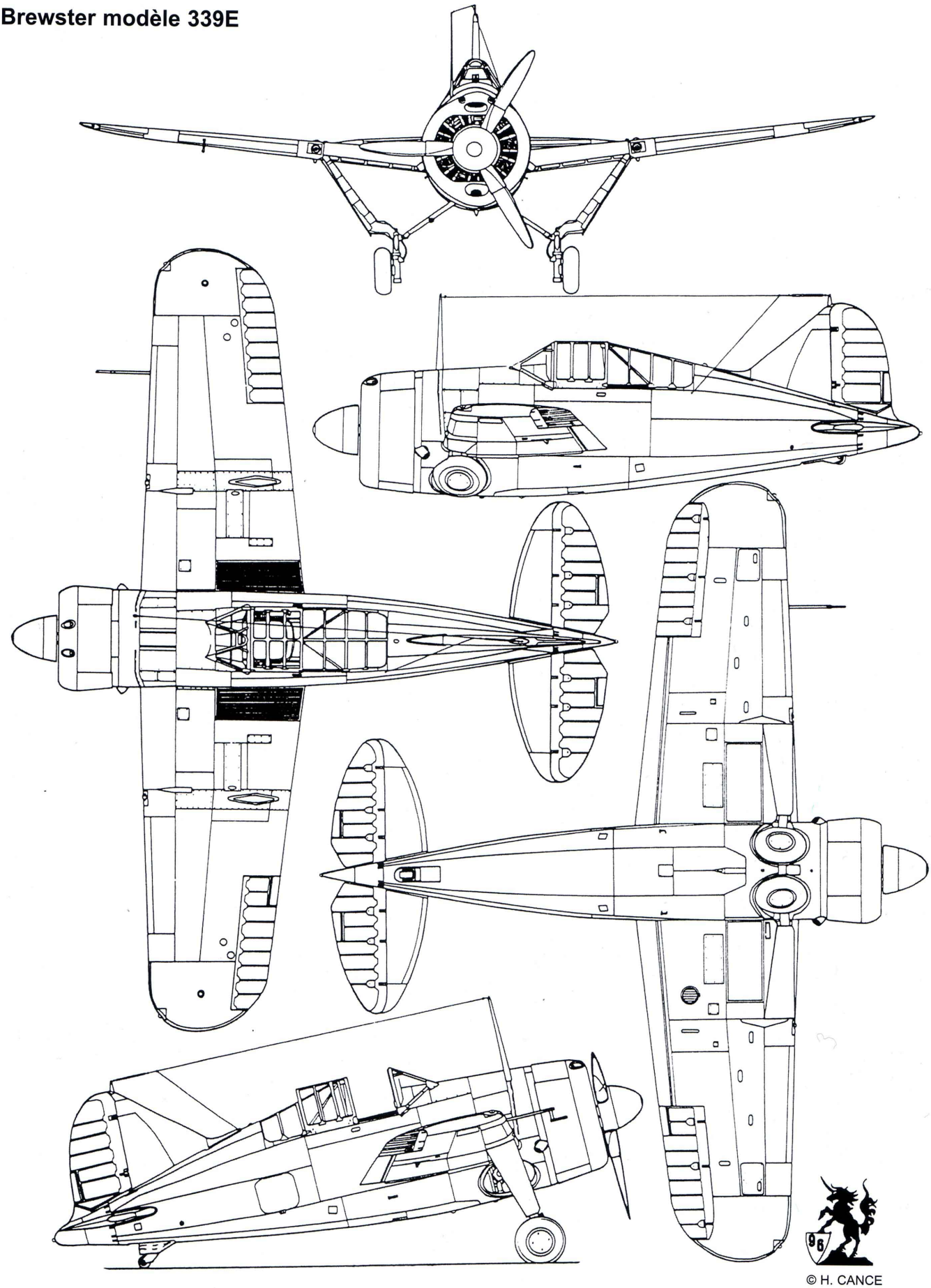
Brewster modèle 239



© H. CANCE

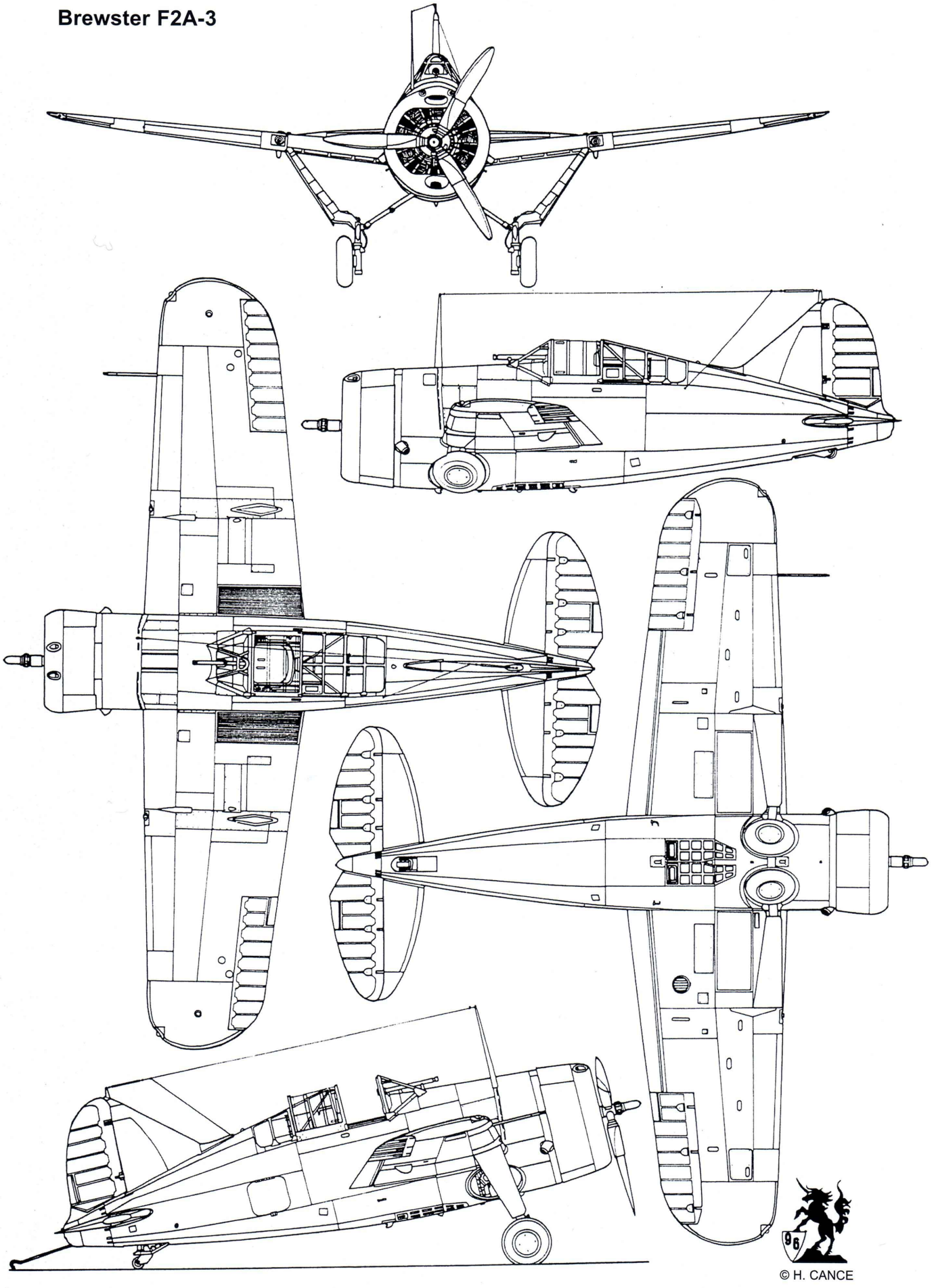
Tous les plans sont au 1/72e

Brewster modèle 339E

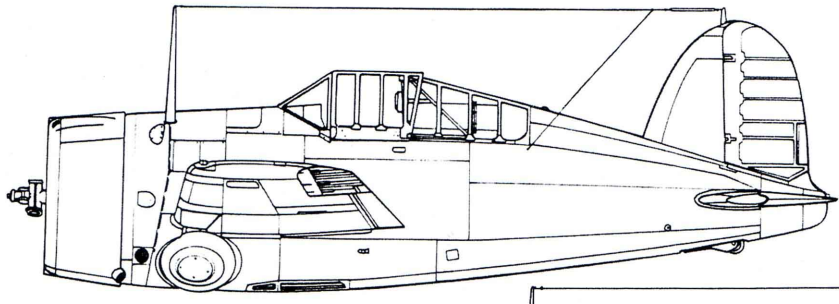


© H. CANCE

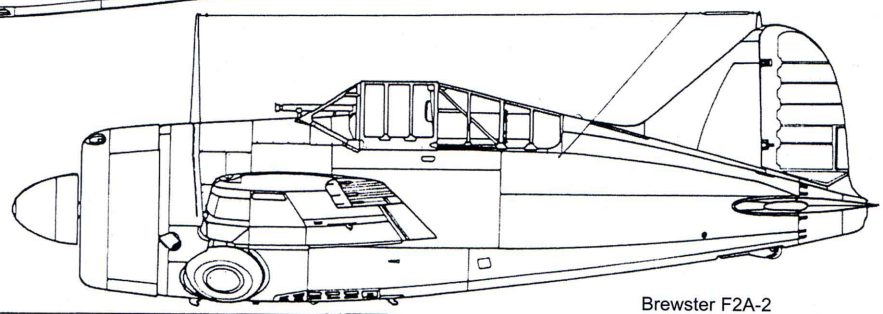
Brewster F2A-3



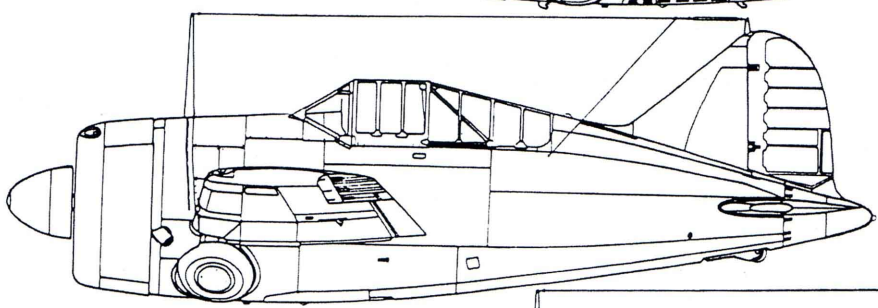
© H. CANCE



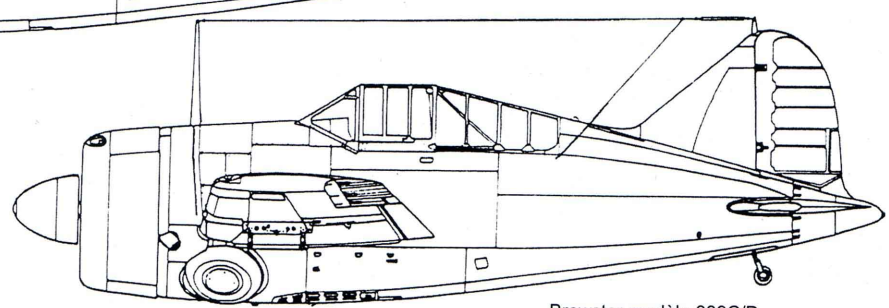
Brewster XF2A-1



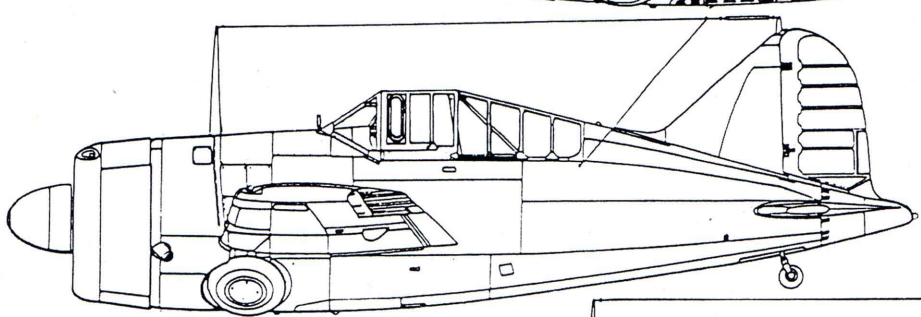
Brewster F2A-2



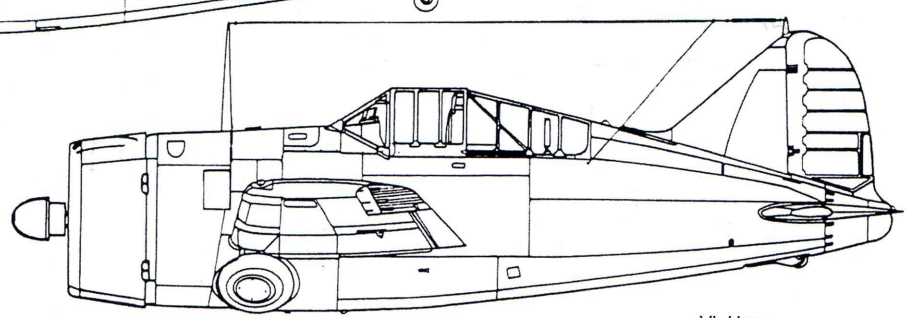
Brewster mod. 339B



Brewster modèle 339C/D



Brewster modèle 339-23

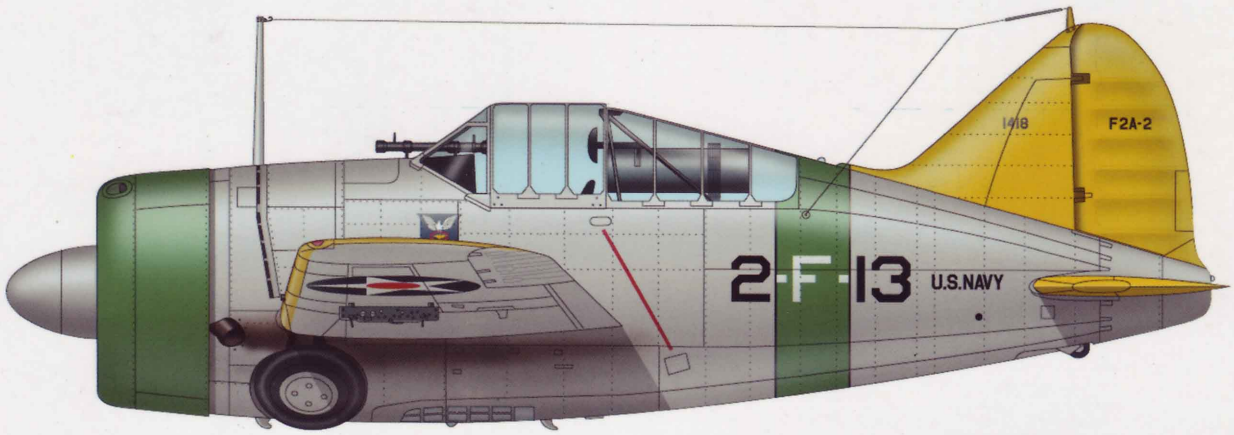


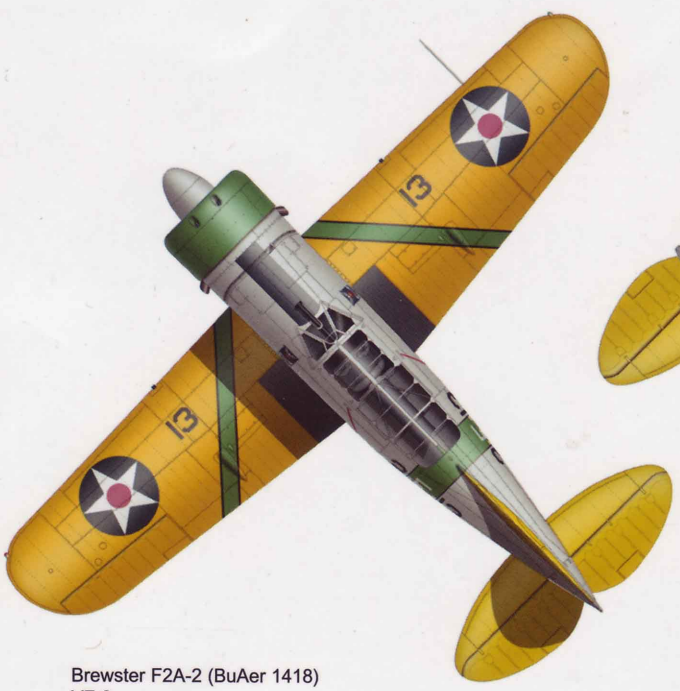
VL Humu

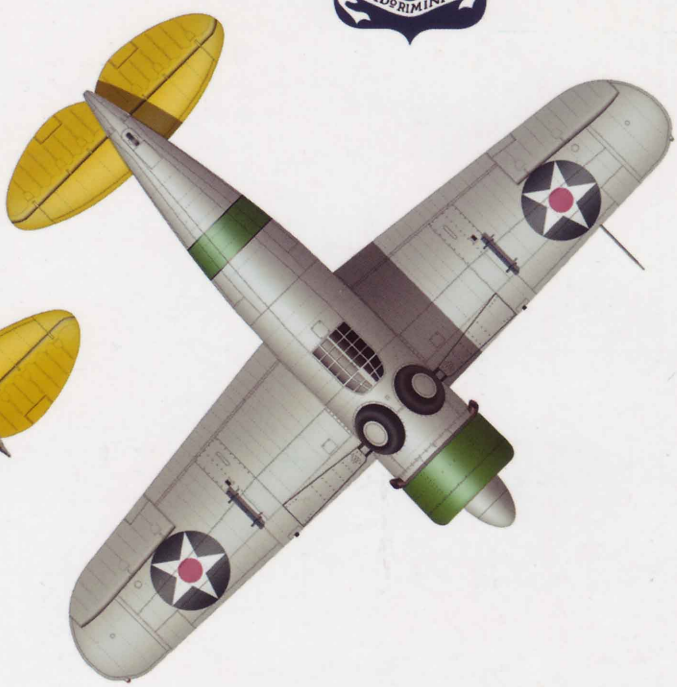
© H. CANCE

Cette planche représente les six sections de la VF-2 lors de la prise en compte des 18 F2A-2 (BuAer 1406 à 1423) à l'automne de 1940.

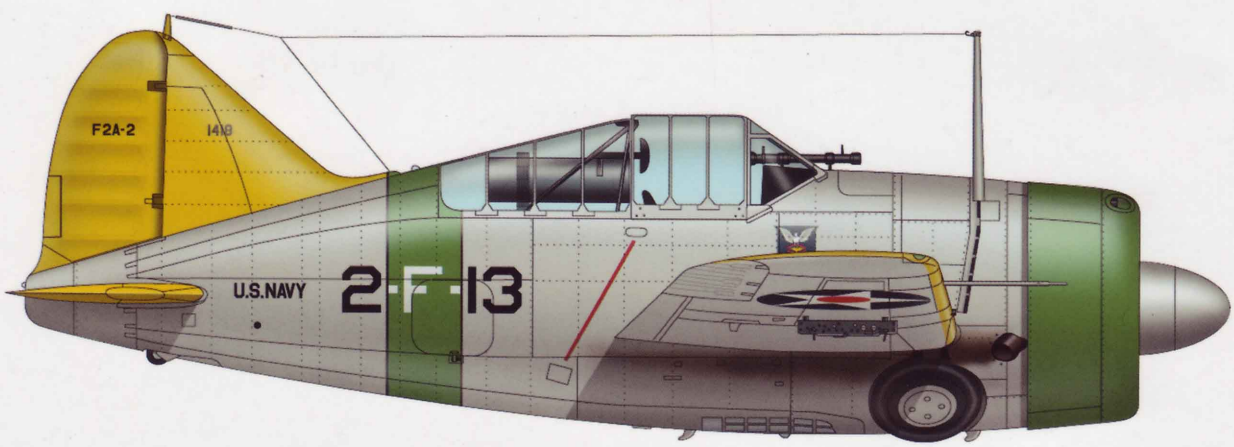
© P-A. Tilley - 2004







Brewster F2A-2 (BuAer 1418)
VF-2
USS *Lexington*, automne 1940.



© P-A. Tilley - 2004